

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS... Un an 14 fr. ÉDITION DE LUXE
DÉPARTEMENTS — 15 fr. FRANCE. Un an. 30 fr.
ÉTRANGER — 20 fr. ÉTRANGER. — 40 fr.

2 Février 1902. — N° 177

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1^{er} Arr^t)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . . 1 fr. 50
LA PAGE 600 fr.
ENCARTAGE. 500 fr.



(Cliché P. Doyé).

(Plaque Lumière).

DEUX CHAMPIONS !

(Voir l'article page 69).

Deux champions, et non des moindres, puisque l'un, le lanceur, c'est Jacquelin et que le second n'est autre que Blanc, le champion des "Tout Petits", qui est sorti vainqueur d'un lot de plus de 1100 partants dans l'épreuve de novices due à l'Auto-Vélo et qui s'est disputée au Parc-des-Princes. Cette épreuve était réservée aux jeunes gens n'ayant jamais couru et les prix consistaient en maillots, culottes de course, etc.



Voir dans notre prochain numéro :

Deux matches internationaux de Football
par André Foucault.

La Course des tris porteurs
par H. de Vèze.

Le Cyclisme en Argentine
par Robert Coquelle.

Le Tournoi de Billard
etc., etc., etc.,

et la suite de
L'Histoire du Muscle
par Fioravanti.

Rappelons à nos abonnés et lecteurs que la conférence que leur offre la Vie au Grand Air sera donnée

Mercredi prochain, 5 février,
dans la

Salle de la Société d'horticulture
84, rue de Grenelle, sous la présidence de
M. Emile Levasseur, de l'Institut, professeur au
Collège de France.

M. LUCIEN TIGNOL

que nos lecteurs ont déjà applaudi l'an dernier,
traitera des

Escalades dans les Alpes.

On trouvera des cartes d'entrée dans nos
bureaux, 9, avenue de l'Opéra.

La conférence commencera à 8 heures et demie
précises. Les portes ouvriront à 7 heures trois
quarts.

Le texte du conférencier sera accompagné de
projections photographiques des plus curieuses,
faites par la maison Gaumont qui a bien voulu
mettre en outre à notre disposition des clichés
cinématographiques pris l'été dernier dans les
environs de Chamounix et qui sont d'une réalité
impressionnante.

NOUS TENONS A LA DISPOSITION DE NOS LECTEURS,
CONTRE 25 CENTIMES, LA TABLE DES MATIÈRES DE
LA Vie au Grand Air POUR L'ANNÉE 1901. JOINDRE
30 CENTIMES A LA DEMANDE POUR LA RECEVOIR FRANCO.

Parmi les nombreuses marques de sympathie qui nous
sont parvenues à l'occasion de la nouvelle année,
nous nous en voudrions de ne pas citer l'aimable
carte postale illustrée qui nous est arrivée, il y a
quelques jours, de Pékin. Elle nous apportait les
souhais d'un de nos lecteurs qui fait partie de la
brigade d'occupation et auquel nous adressons tous nos
remerciements.

Nous attirons l'attention de nos lecteurs sur
notre

SERVICE D'ACHATS

qui est appelé à leur rendre les plus grands
services.

Qu'il s'agisse d'une voiture automobile ou d'un
appareil photographique, d'un yacht de plaisance
ou d'une raquette de tennis, d'un fusil de luxe
ou d'un livre de sport, d'une paire de carrossiers
ou d'un chien de chasse, de volailles de basse-
cour ou de gibier de repeuplement, nous nous
mettons à la disposition de nos lecteurs pour leur
obtenir, dans les meilleures maisons de Paris ou
en fabrique, les meilleures conditions.

Ils trouveront, en outre, l'avantage, en s'adres-
sant à notre intermédiaire, de voir leur commande
suivie avec le plus grand soin, leur voiture, leur
bicyclette, leur fusil, choisi et essayé par des
spécialistes compétents, ce qui doublera leur
garantie.

Nous nous chargeons d'expédier toutes les
commandes dont le montant dépassera 50 francs.
Avoir soin de joindre deux timbres de 0 fr. 15
à chaque demande de renseignements.

LES ÉDITEURS.

L'Histoire du Muscle

II

Poids et Haltères

Nier et Aujourd'hui

Si elle reste un peu ténébreuse et un peu imprécise, l'histoire des poids et haltères n'en est pas moins formée d'un tissu d'anecdotes amusantes qui peignent bien ce monde spécial des « faiseurs de poids ». Le mouvement sportif qui s'est si nettement dessiné en France depuis une dizaine d'années, le souvenir évoqué des athlètes d'autrefois dont la presse a maintes fois cité les noms — au moins quelques-uns, à propos des derniers championnats de lutte — ont aguiché la curiosité toujours tenue en éveil, mais jamais satisfaite, de ceux qui, de près ou de loin, ont suivi ce qu'on a assez justement appelé la renaissance sportive en France.

Le monde de la lutte est devenu assez familier au grand public; il n'a plus grand'chose de caché pour les amateurs qui ont suivi les tournois organisés un peu partout, à droite et à gauche, en Europe, depuis cinq ou six ans. La lutte a fait couler beaucoup d'encre et ceux qui ont noirci du papier à son sujet ont trouvé pas mal d'indiscrétions au fond de leur encrier.

Les poids et les haltères, eux, restent encore dans la pénombre. On les connaît mal, on peut même dire qu'on ne les connaît pas du tout, et qu'on s'en fait une idée fausse, car on les voit plutôt sous un jour fâcheux.

Pourquoi? Parce que le charlatanisme les a discrédités.

Les professionnels truqueurs avaient abîmé la lutte, ils ont avarié les « poids et haltères ». Et quel joli sport pourtant! Le sport de la santé! Dans la série d'articles que nous allons lui consacrer, nous tâcherons de lui rendre la juste place qu'il doit occuper dans l'histoire du muscle.

Du muscle! Vous en voulez? Attaquez les masses de fonte, méthodiquement, rationnellement, avec persévérance; vous en aurez. Et nous vous le démontrerons. Aujourd'hui, nous sommes tout aux ancêtres des poids et haltères. Fouillons un peu dans le passé.

○ ○ ○

LE TOUR DE L'HONORABLE SOCIÉTÉ

LA BAS, à l'endroit où le boulevard fait un coude, presque contre le socle de la statue de Fou-

rier, la foule qui traîne, lasse et accablée par la chaleur de juillet, s'arrête un instant et fait cercle: l'hercule va travailler.

Eraillée, très « cassis-cognac » la voix pleurnicharde et trouée, de ce qui fut un orgue de Barbarie s'élève triste et usée dans l'atmosphère où se jouent sous l'haleine brûlante d'un coup de vent toutes les poussières sales et puantes du ruisseau desséché, du pavé surchauffé et du macadam torréfié. Geignarde et irritée comme la voix d'une vieille fille, la trompe d'un tramway qui s'avance péniblement jette aux lamentations de l'orgue, en répons, ses appels renouvelés.

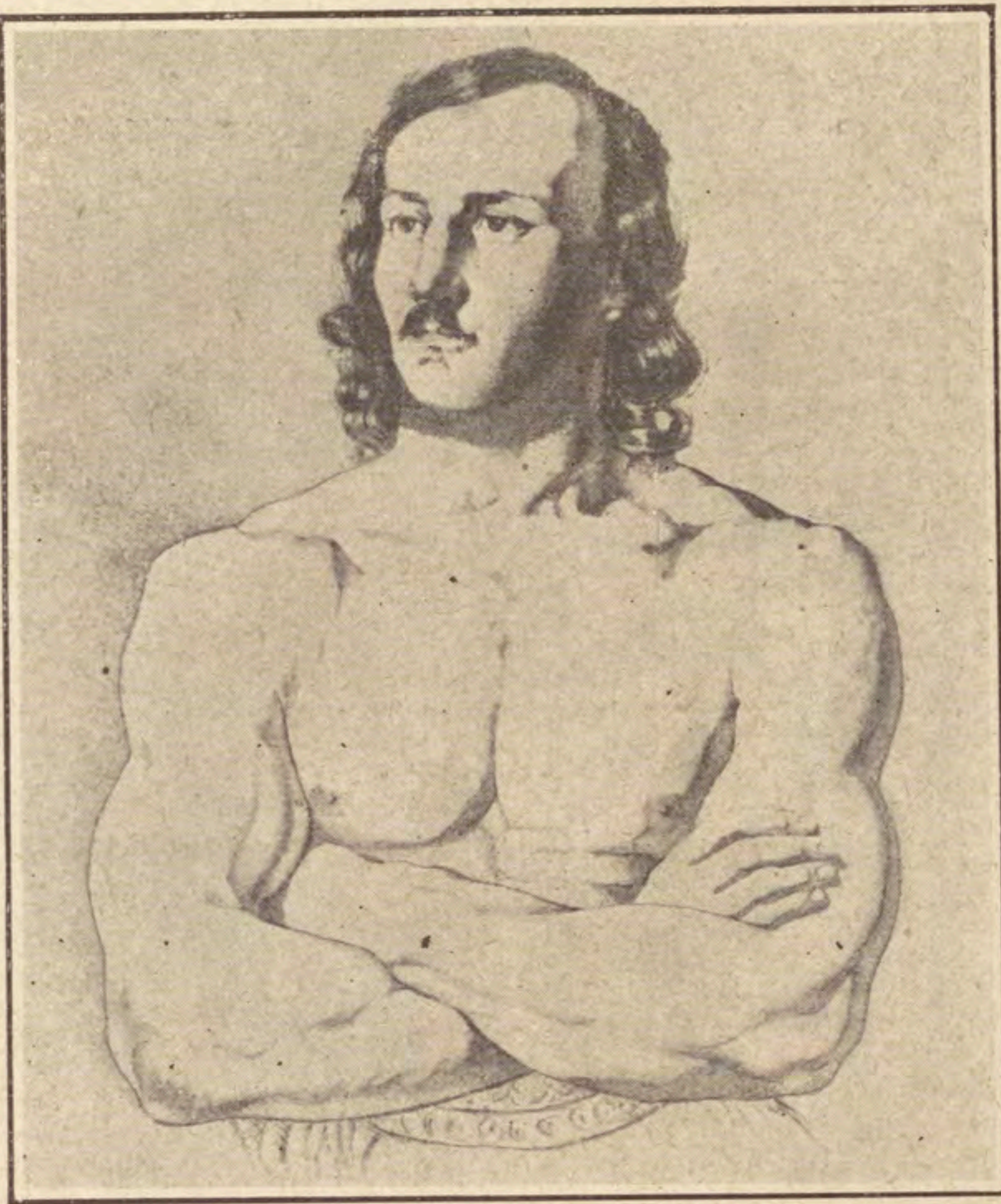
L'hercule attend!

Il attend les « huit derniers »; — huit pauvres sous parmi l'honorable société avant de commencer le travail.

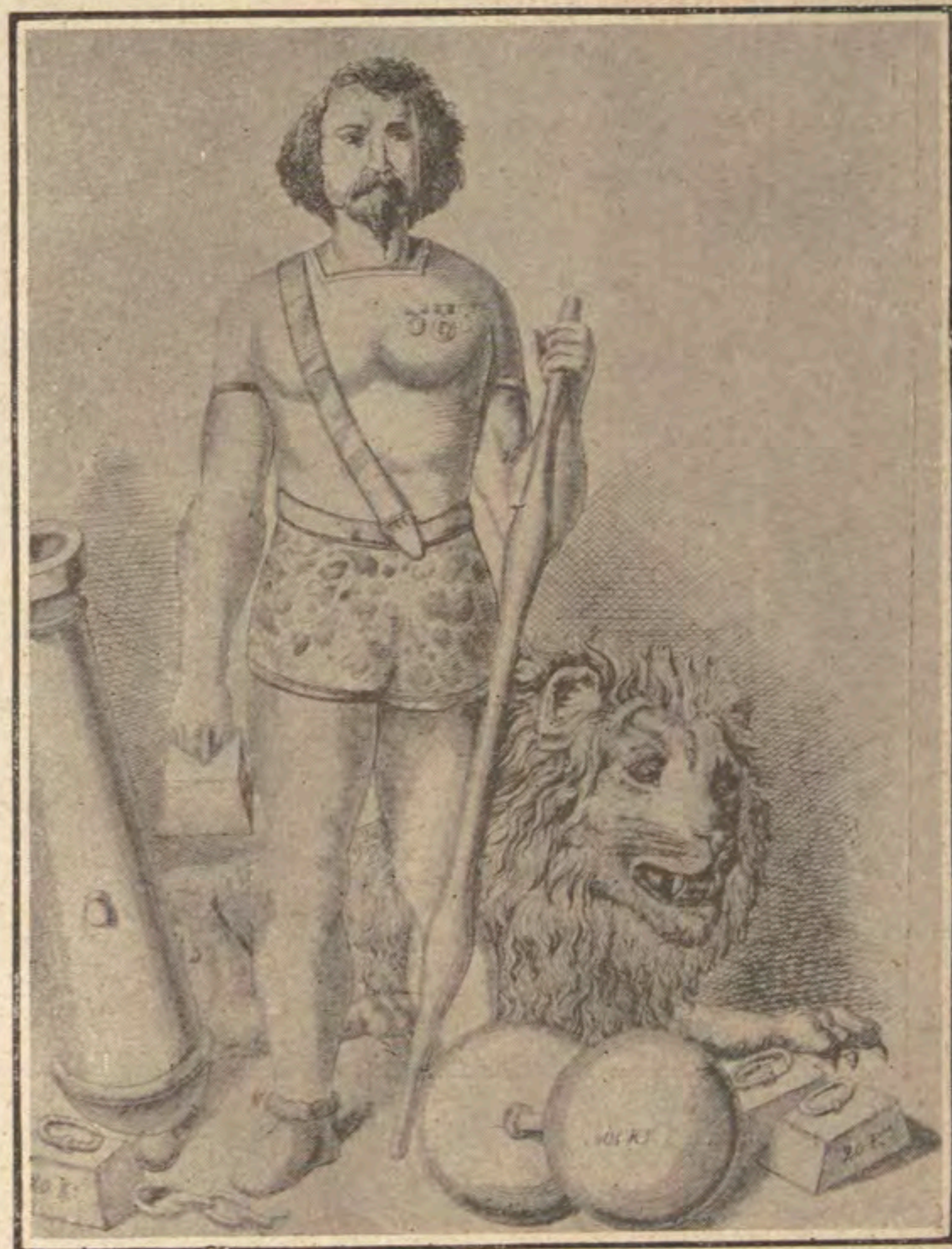
Les arbres apportent un peu d'ombre à l'arène improvisée et tandis que les sous s'abattent avec une lenteur pénible, le soleil qui filtre à travers les frondaisons serrées, tombe goutte à goutte sur le tapis pelé et semble y jeter d'illusoires louis d'or.

« Encore trois! Trois seulement! » clame l'hercule, cambré dans un collant défraîchi, d'un rose lavé, anémié, avec, ça et là, des léchures plus pâles encore. Une trousse mouchetée complète son costume. De larges bracelets de cuir sertiennent fortement ses poignets. Et toujours, toujours, sans répit, l'orgue dit sa chanson incomplète et désolée, mélodiquement lamentable qui s'étend sur toute cette ferraille, boutique à treize de l'athlétisme miséreux dont la ligne des boulevards extérieurs est le long calvaire.

« Encore un, Mesdames et Messieurs, le dernier et je commence! »



ean Broyasse, né à Lyon en 1798.



Wolff, dit le Rocher du Luxembourg.



Vincent, l'homme de fer, né à Lyon en 1810.

Silence général. Ruisselante, hétébée de chaleur et d'ennui, la galerie, qui fait cercle, reste inerte et flasque, les yeux fixés sur les engins bien alignés et formidables d'apparence.

Toute la gamme des poids frelatés, des haltères et des barres maquillés est là, qui fait comme la foule, qui attend.

Enfin le « dernier » tombe !

« N'en jetez plus », fait l'athlète qui, d'un geste, impose le silence à l'orgue.

Et le travail commence. Avec un sourire d'histrion fatigué et qui a hâte d'en finir, l'hercule s'avance et après avoir fait élargir le cercle qui enserrait son champ d'opérations il attaque son matériel.

Les poids de 20 kilos — qui en pèsent bien 14 ou 15 — sont d'abord travaillés.

« Un petit encouragement m'sieurs et dames » demande la compagne ou le comparse de l'artiste qui exécute un faux bras tendu.

Quelques sous viennent choir sur le tapis, pendant que l'homme exécute une croix de fer non

moins irrégulière que le mouvement qui l'a précédée.

Abandonnés, les poids retombent à terre avec le bruit métallique de leur boucle qui les frappe. En nage, l'homme passe un mouchoir douteux, en grosse cotonnade de couleur, sur son visage baigné de sueur. Un instant de silence — oh ! pas bien long — se fait.

« Mesdames et messieurs, mon camarade et moi allons exécuter le « pont de la mort ». Mais auparavant,



Félice Napoli, né à Naples en 1819.



Leroche, né à Paris en 1814.

je vais me permettre de faire le tour de l'honorable société, à seule fin de recueillir parmi vous un petit encouragement pour accomplir ce tour que mon ami et moi sommes seuls capables de faire sur la place de Paris.»

Cette invite nouvelle à mettre la main à la poche, a pour effet immédiat d'éclaircir les rangs des curieux. Seuls quelques entêtés, qui en veulent pour leur argent ne

bougent pas de place. Une maigre monnaie tombe dans l'escarcelle de zinc que l'athlète promène sous le nez des spectateurs.

D'autres flâneurs viennent à leur tour s'attarder à contempler l'hercule dans ses derniers exercices, car la séance très brève s'achève bientôt.

Alors, dans l'air, véritable fournaise empuantie par les relents d'alcool qui s'échappent des baïocas voisines, s'élève à nouveau la plainte de l'orgue de Barbarie qui appelle pour une séance nouvelle d'autres curieux.

Ils sont vingt, trente et plus peut-être qui, par cette torride journée de juillet, ont établi leurs quartiers généraux entre le Père-Lachaise et la place Clichy.

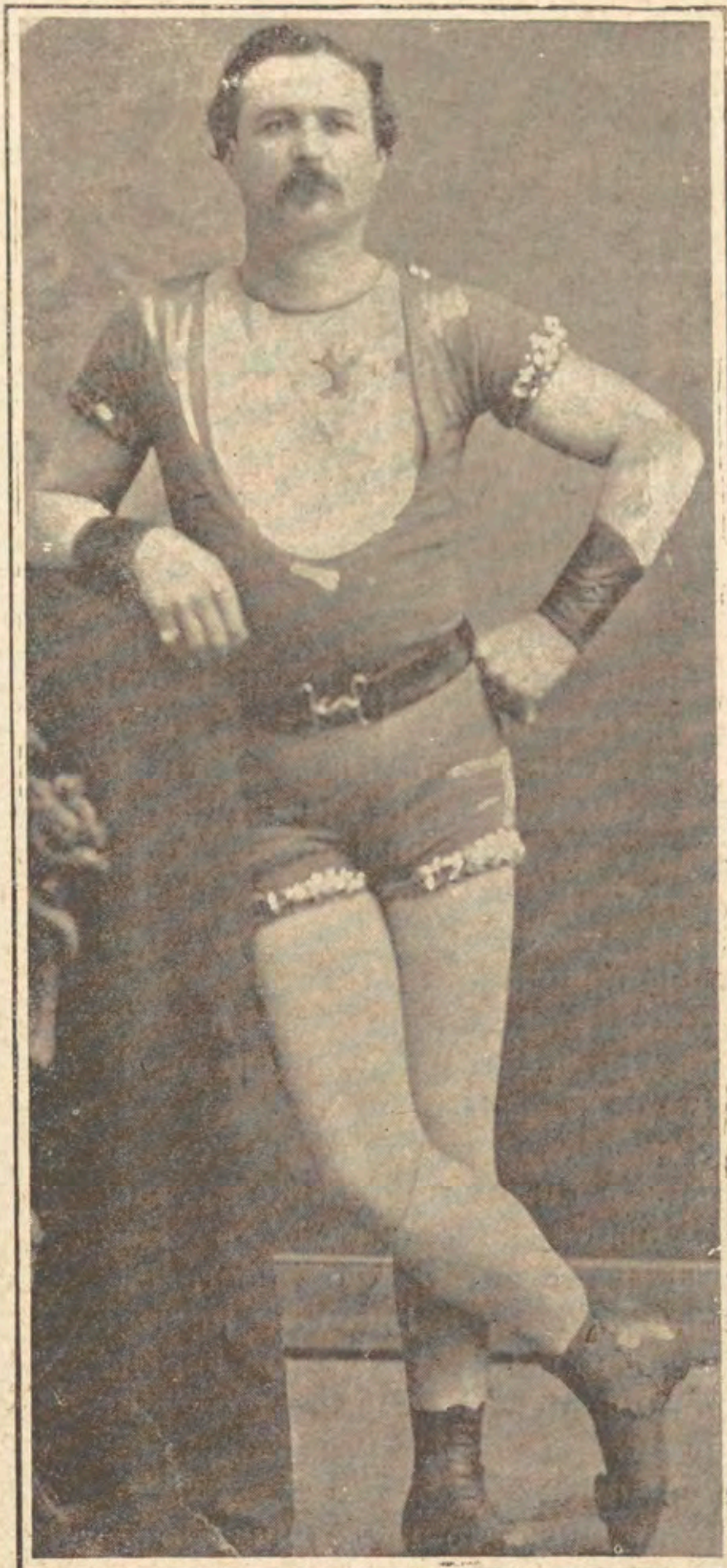
A la nuit tombante, avant même, à l'heure verte, tous plieront bagages.

Les « poids et haltères » auront fait leur journée. Demain, ils émi-

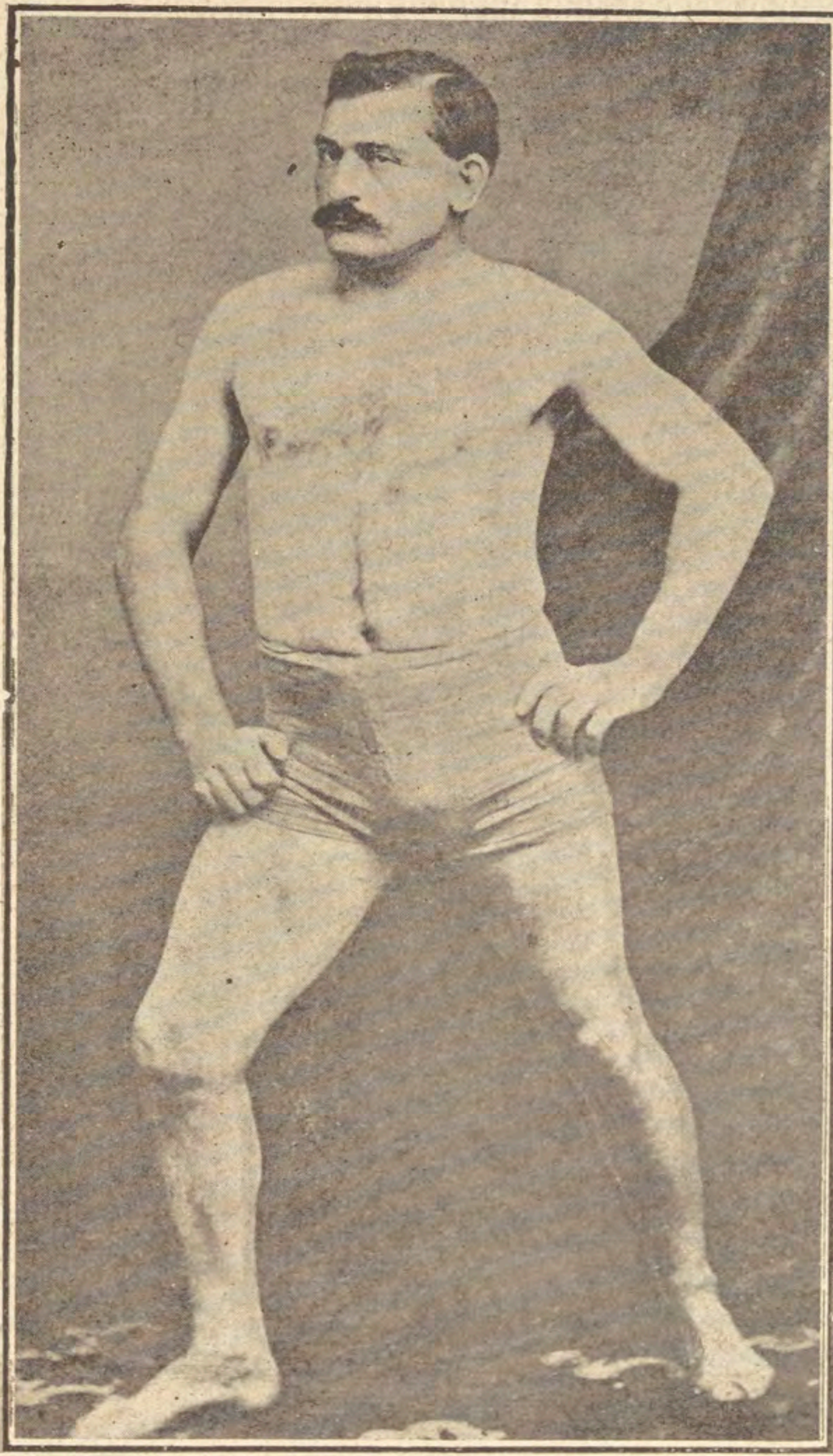
greront vers quelque fête foraine où recommencera l'éternelle comédie de misère athlétique.

Il y a déjà plus d'un demi-siècle qu'elle

dure, et si l'hercule d'aujourd'hui est bien le portrait tout craché de celui d'autrefois, il a cette consolation en moins que les temps sont devenus singulièrement durs, pour le métier qui est loin d'être aussi fructueux qu'il l'était jadis.



Alfred Ferrand, né à Paris en 1815.



Gérard, né à Lyon en 1815.

LES ANCÊTRES

L'âge préhistorique des poids et haltères connus des sujets vraiment extraordinaires par leur bagout, si nous nous en rapportons aux souvenirs qu'ils ont laissés.

Il faut bien se rendre compte que la presse sportive étant une invention très modern style, les athlètes qui s'amusaient à jongler les poids, il y a quelque

cinquante ans et même moins, ne bénéficiaient pas d'une grande publicité. Personne ne songeait à faire leur réputation, et chacun d'eux était bien obligé de faire lui-même la sienne.

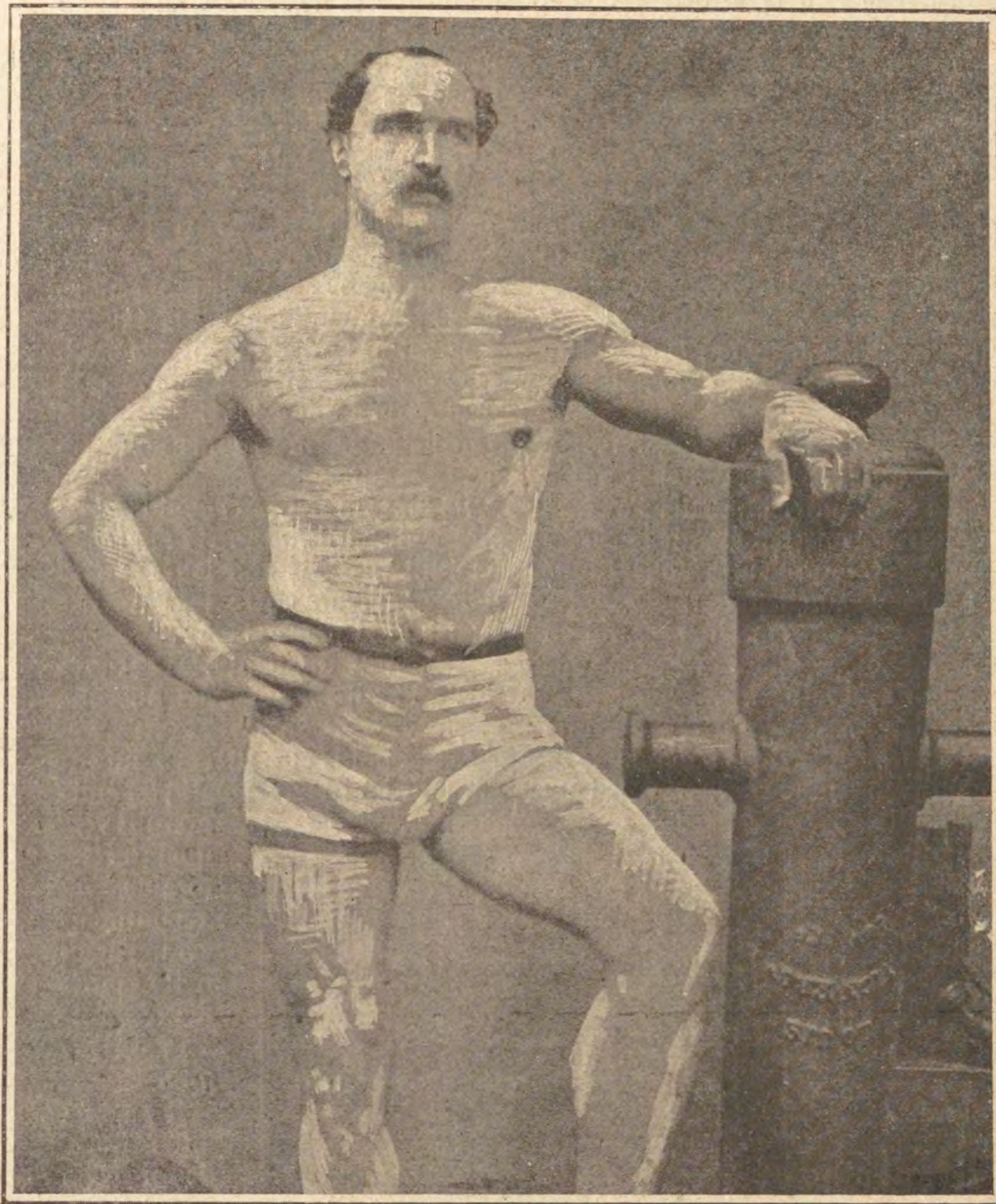
L'hercule n'y allait d'abord pas par quatre chemins et son imagination concevait les histoires les plus abracadabrantes et créait les prouesses les plus invraisemblables, pour frapper l'imagination de ceux qui prêtaient une oreille complaisante au récit de ses exploits.

Crédules et un peu gobeurs, les auditeurs acceptaient pour argent comptant toutes les balivernes qu'on leur servait, s'en faisaient même l'écho, les colportaient à droite et à gauche, et c'est ainsi que s'établissaient des réputations extraordinaires basées sur des prouesses plus que problématiques.

Après tout, comme personne n'y allait voir ce n'était vraiment pas la peine de se gêner.

N'exagérons pas toutefois, et, si l'histoire du muscle compte pas mal de sinistres farceurs, elle possède aussi ses hommes de valeur. Par exemple, rendons-leur cette justice : presque tous furent ce qu'on appelle communément des types, et égayèrent leur carrière d'anecdotes drôlatiques au possible.

Il est un homme, le plus documenté, le plus scientifiquement et le seul exactement documenté, dirons-nous, qui connaît son histoire des athlètes d'hier et d'aujourd'hui sur le bout du doigt. C'est Noël le Gaulois. Artiste véritable et sincère dans le sport des poids et haltères qu'il a cultivé et cultive encore avec passion, loin de tout cabotinage éhonté, il nous sera précieux dans nos recherches et, plus d'une fois même, c'est lui qui nous guidera.



Louis Vigneron, né à Paris en 1826.

Ah ! les ancêtres qu'il en existe de joyeuses sur leur compte !

En remontant loin, bien loin, le premier que nous rencontrons en train de travailler les poids sur les places publiques est un Lyonnais, Jean Broyasse qui naquit vers 1798.

L'histoire est un peu nébuleuse en ce qui concerne cet athlète. D'aucuns prétendent qu'il ne se contentait pas exclusivement de faire des poids, mais qu'en même temps il était lutteur. Ils lui prêtent une aventure que d'autres attribuent à Exbroyat, qui fut le premier directeur d'une troupe de lutteurs.

Jean Broyasse serait un beau jour débarqué en Amérique pour se mesurer avec un nègre, vaincu jusqu'alors à la lutte.

Au cours de la rencontre, le champion noir lui porta un coup de poing en pleine poitrine d'une violence telle qu'on crut que le Français était tué.

Malgré ce coup terrible, Broyasse ne mourut pas. Rétabli au bout de trois mois, il défia à nouveau le noir.

Il se tint cette fois sur ses gardes et ayant offert à son adversaire une ceinture avant, ce dernier la saisit, souleva Broyasse de terre et le serra jusqu'à l'étouffer. Mais le Lyonnais appliqua violemment à chaque tempe du noir ses mains vigoureuses et resserra si puissamment cet étau qu'il lui fractura le crâne. On n'a sur le matériel de poids et haltères qu'employait Jean Broyasse aucune donnée précise. On croit assez volontiers qu'il travaillait sincèrement.

C'est Wolff, le Rocher du Luxembourg, qui inaugura et importa en France les poids maquillés.

Celui-là nous arriva un beau jour avec un matériel complètement frelaté. Ses poids de 20 kilogrammes en pesaient à peine 12. Le reste à l'avenant. Ce fut ce Wolff qui avaria le sport des poids et haltères. Tous les hercules ne tardèrent pas à l'imiter.

Il existe d'ailleurs à Paris une fonderie qui s'est créée une spécialité pour la fabrique des faux poids pour professionnels de l'athlétisme.

Ce Wolff avait toutes les audaces. Quand il travaillait dans les cirques, il se faisait faire des affiches invraisemblables. Drapé dans une peau de bête, ayant en main une énorme massue, il appuyait son talon sur un lion couché à ses pieds, symbole de la force domptée. En réalité, ce fut un hercule médiocre, mais un cabotin hors ligne.

Le père Laroche, qui vit le jour dans les environs de 1815, travailla peu sur les places publiques. Il opéra plus particulièrement dans les fêtes foraines. C'est lui qui créa le fardeau humain, tour qui obtenait toujours devant le public un très gros succès. Il se glissait sous le chariot qui lui servait à transporter son matériel, après y avoir préalablement fait monter quinze hommes, puis s'arc-boutant et prenant des deux mains point d'appui sur un tabouret placé devant lui, il soulevait et portait sur son échine ce terrible fardeau.

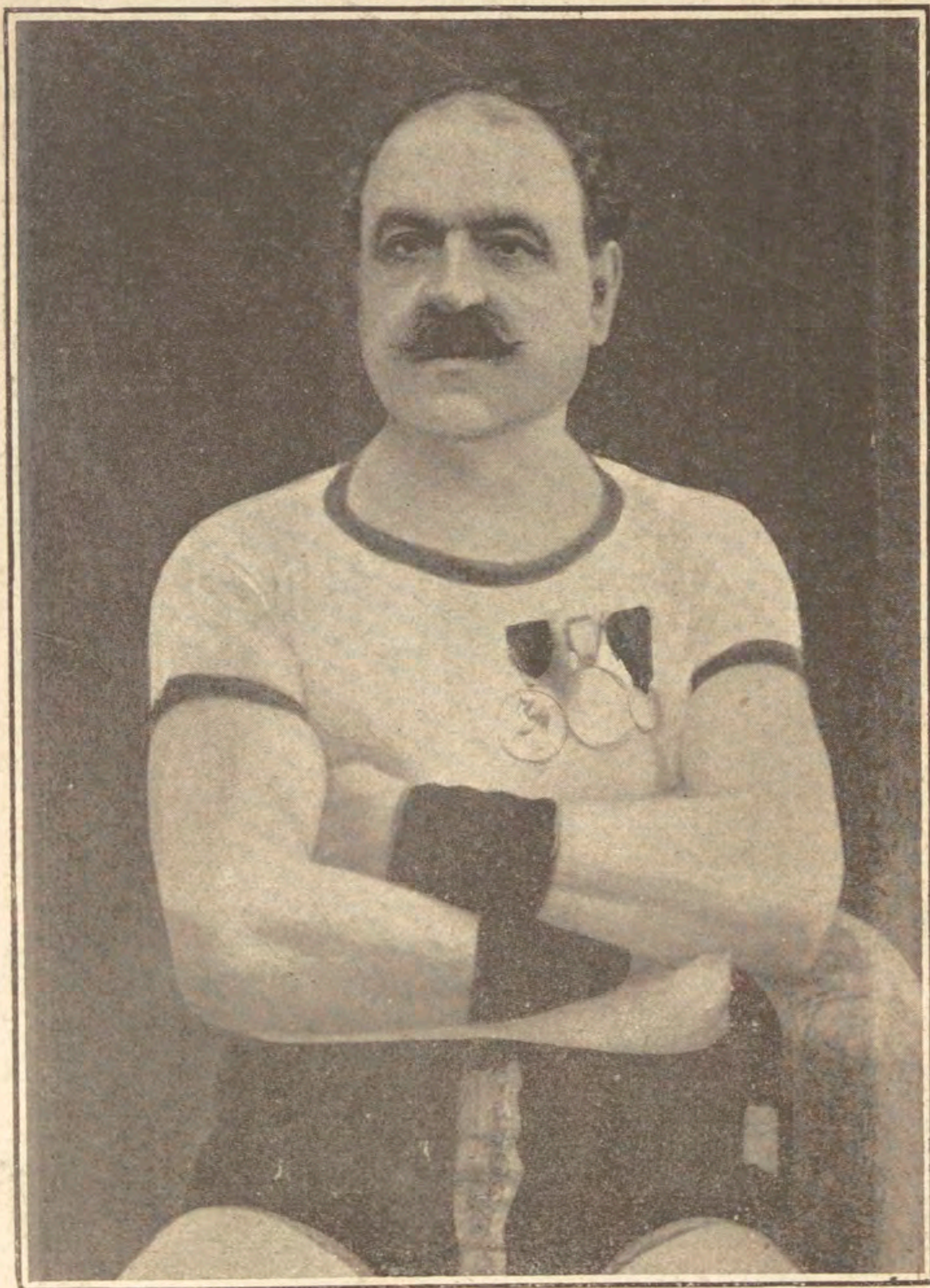
Un spectateur était chargé de faire tourner les roues du chariot pour bien prouver qu'elle ne touchaient point terre.

Un nommé Paris, exécutait à peu près le même tour vers 1860. Il faisait placer seize hommes sur une plate-forme qui reposait sur deux tréteaux, et la soulevait ensuite par le même procédé que Laroche. Un jour, et ce jour-là son succès ne fut pas mince, il travaillait sur scène. Au moment où il accomplissait son effort,

le plancher céda sous lui et Paris disparut dans le troisième dessous. La plate-forme bascula et les seize victimes qui avaient apporté leur concours à l'athlète allèrent rouler à droite et à gauche pour la plus grande joie des spectateurs.

(A suivre.)

FIORAVANTI.



Rabier, né à Trizac en 1828.



Jean Pierre de Montastruc, né à Montastruc en 1845.

Les « Tout Petits »

LES Tout Petits c'est ainsi, on s'en souvient, que l'Auto-Vélo avait baptisé les jeunes néophytes qu'il avait conviés, l'autre dimanche, à deux épreuves, l'une cycliste, l'autre pedestre, au vélodrome du Parc-des-Princes. Il s'est présenté là plus de deux mille débutants dont l'âge variait entre douze et vingt ans et pour qui ce fut une joie de se trouver, pour une fois, de l'autre côté des balustrades. Peut-être de cette foule sortira le futur champion de France ou le futur recordman de l'heure !

○ ○ ○

LE vélodrome du Parc-des-Princes, a été, l'autre dimanche, par une matinée grise et sèche comme nous en donne quelquefois l'hiver, le théâtre de deux épreuves à la fois sportives et amusantes, mais en tout cas, très significatives de l'élan formidable qui entraîne aujourd'hui la jeunesse française vers le cyclisme et

du sport. « C'est du bluff », murmuraient les bonnes langues.

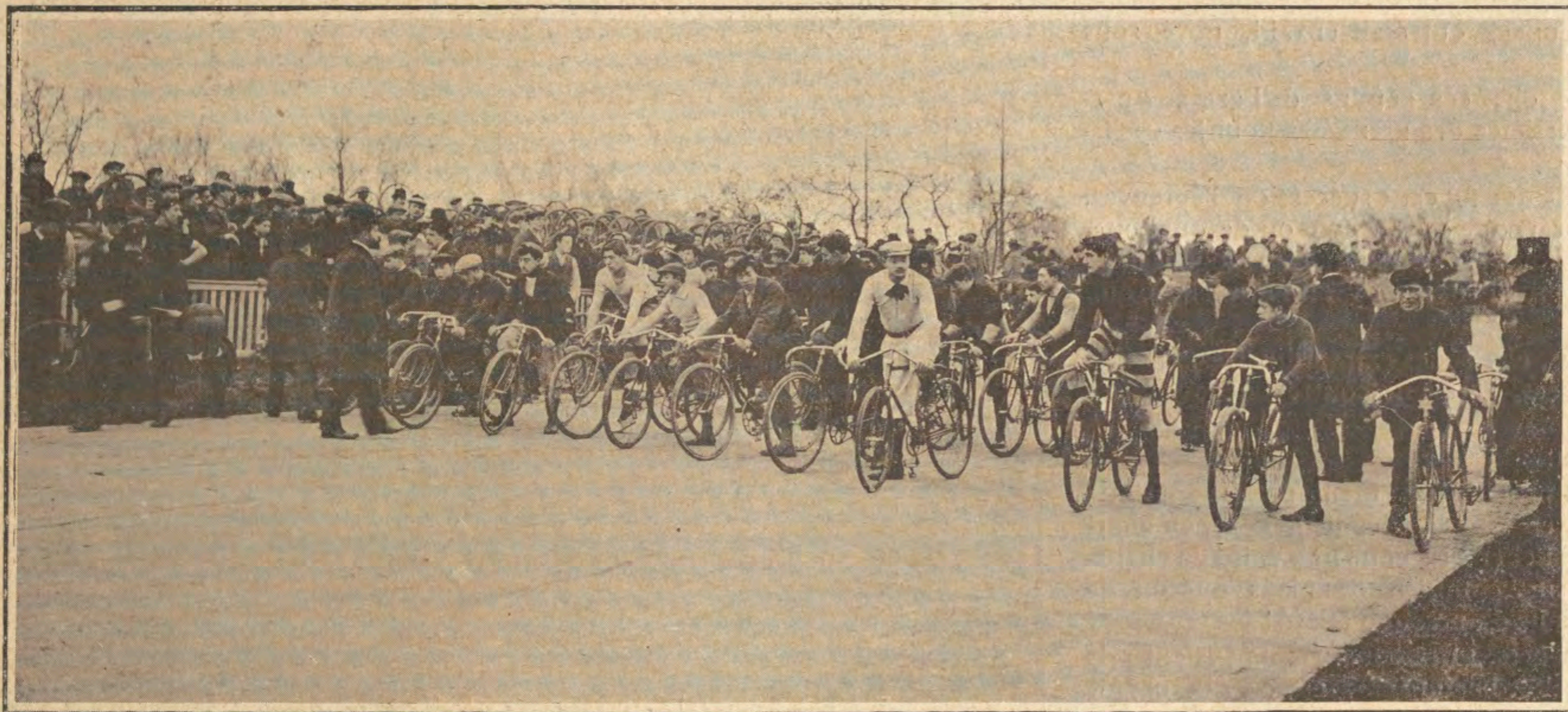
Or, si saint Thomas fut convaincu en voyant et en touchant, les bonnes langues durent reconnaître dimanche matin, au Parc-des-Princes, qu'elles eussent mieux fait de ne rien dire.

Et, en effet, qui n'a pas assisté à cette réunion des « Tout Petits » ne peut se faire une idée, même amoindrie, de ce que fut ce spectacle original et grandiose à la fois.

Grandiose par l'idée qu'évoquait la vue de ces milliers de bambins, avides de sport, avides de se lancer eux aussi sur la piste où s'illustrèrent les Jacquelin et les Ellegaard, de devenir des cracks tels que les Ragueneau et les Deloge. Mais original par la diversité pittoresque des costumes, des langages, par la signification corporative des groupements : ici de petits télégraphistes, plus loin des apprentis de maisons de cycles ou d'automobiles, des porteurs de journaux, des garçons bouchers, des marmitons, par l'apparence de fourmilière, mais de fourmilière bruyante et gaie que présentait la cohue des concurrents.



Une série de l'épreuve cycliste des « Tout Petits ». (Vélodrome du Parc-des-Princes, le 19 janvier.)



Une demi-finale.

le pédestrianisme, les sports populaires par excellence, et les plus faciles à pratiquer car ils n'exigent pas, comme le football, l'étude de règles compliquées.

Jugez-en du reste. Notre confrère l'Auto-Vélo ayant annoncé un beau matin — oh ! sans soupçonner l'ampleur que prendrait soudain son idée — deux petites épreuves réservées aux « tout petits » comme il désignait, par un mot qui a fait fortune, les jeunes gens plus riches en bonne volonté qu'en gros sous nécessaires à l'achat des objets tels que maillot, culotte et souliers de course, nécessaires aussi à l'obtention de la licence sans lesquelles les courses régulières organisées sous l'égide des grandes fédérations demeurent inaccessibles, l'Auto-Vélo donc fut, du jour au lendemain, littéralement envahi par de longues théories de petits apprentis, de modestes employés de commerce, de télégraphistes, de mitrons et de garçons bouchers, qui venaient s'inscrire en masse, qui dans la course pedestre, qui dans les deux.

Quant au courrier qui parvint au journal pendant les sept jours durant lesquels les engagements furent ouverts, ce fut de la frénésie. Bref, le septième jour, celui où il est d'un vieil usage de se reposer, le nombre des inscriptions atteignait le chiffre invraisemblable de 2403.

Tous les records étaient battus de loin, même celui du fameux Paris-Belfort du Petit Journal.

Les saints Thomas sont légion dans le monde



La finale de l'épreuve cycliste gagnée par le jeune Blanc, ouvrier ajusteur.



Une série de la course pédestre.

Dès sept heures et demie, ils tambourinaient à la porte du vélodrome et, aussitôt entrés, ils se précipitaient sur ce ciment qu'ils n'avaient, jusque-là, vu que de loin, derrière les barrières des populaires les jours de grande réunion.

Bientôt la piste, la pelouse, les tribunes, tout était envahi, noyé sous l'envahissement des « tout petits ».

Cependant, disciplinés pour une fois, ces gamins de Paris se « parquaient » par catégorie derrière les barrières des premières pour les cyclistes, du pesage pour les pédestriens.

Et aussitôt la danse commençait. Ce que fut cette succession d'épreuves, je renonce à vous le dire. Lancés par paquets de trente ou de quarante, les cyclistes s'élançaient comme des fous, se coupant, s'accrochant dans les virages sans que, par un hasard providentiel, il y ait autre chose que des culbutes drôlatiques.

Puis, ce fut le tour des pédestriens, ces séries extraordinaires, où des asperges de seize ans, trop vite montées, luttèrent contre de courageux bambins de 1^m,25 de haut.

Comme costumes, il y avait de tout.

Quelques « tout petits » s'étaient procuré un maillot et une culotte de course, mais combien en ai-je vu en simple gilet de flanelle, en bourgeron d'apprenti ou en blouse de boucher ! Et pour une paire de chaussures à pointes aux pieds des pédestriens, combien de pieds nus ou de simples chaussons de lisière aux cordons d'un rouge criard !

Tout fut si vite expédié, qu'à onze heures, 2 012 concurrents avaient pris part aux éliminatoires et aux demi-finales, laissant en présence dix champions cyclistes et dix champions pédestres.

Et alors, au milieu d'un religieux silence d'abord, puis des acclamations frénétiques des milliers de « tout petits » dont c'était en somme les grands prix qui se disputaient, les deux finales étaient courues.

Un apprenti de chez Panhard, Blanc, bel athlète en herbe, avait gagné l'épreuve cycliste, un employé d'agent d'affaires, Maurice Baud, grand garçon tout en jambes, s'était adjugé l'épreuve pédestre.



La série des plus petits.

Et, sous la fusillade des photographes, les deux cracks firent un tour d'honneur, ceints de l'écharpe tricolore, à franges d'or, laissant flamboyer ces mots : « Champion des tout petits cyclistes (ou pédestres) — 19 janvier 1902. Souvenir de l'Auto-Vélo. »

Jacquelin, le dieu de tout ce petit monde, étant survenu sur ces entrefaites, obtint l'ovation que vous devinez.

Maintenant, notons à titre de souvenir le palmarès exact de la journée :

CYCLISTES (1108 partants).

1^{re} demi-finale. — 1. Blanc, 2. Saint-Pol, 3. Walck, 4. Stive. 5. M. Poulain. 2^e demi-finale. — 1. Lebot, 2. Besson, 3. Roux, 4. Lebaudy, 5. Mauchaussé. Finale. — 1. Blanc, 2. Lebaudy, 3. M. Poulain, 4. Saint-Paul. N. P. : Walck, Stive, Lebot, Besson, Roux, Mauchaussé. T. : 2 m. 23 s. 2/5 ; 333 m. : 23 s. 2/5.

PÉDESTRIENS (904 partants).

1^{re} demi-finale. — 1. Lemaure, 2. Maurice, 3. Delaitre, 4. Jelsch, 5. Dumoulin.



Maurice Baud, champion pédestre des « Tout Petits ».

2^e demi-finale : 1. Moget, 2. Delahaye, 3. Raphaël Lecoq, 4. Pasty, 5. Dargil.

Finale. — 1. Maurice, 2. Delahaye, 3. Lemaure, 4. Delaitre, N. P. : Moget, Jelsch, Raphaël Lecoq, Pasty, Dargil, Dumoulin.

T. : 43 s. 2/5.

Et pour terminer, voici une petite statistique qui ne manque pas d'intérêt, les professions des 20 coureurs ayant participé aux deux finales :

1 ajusteur chez Panhard, 1 employé d'assurances, 1 cycliste à la Presse, 4 employés de commerce, 1 brodeur, 1 garçon de magasin, 1 dessinateur, 1 mécanicien, 1 porteur de journaux, 1 employé d'agent d'affaires, 1 élève à l'École commerciale, 1 électricien, 1 élève ébéniste à l'École Boulle, 1 forgeron, 1 apprenti en instruments de précision, 1 sans profession.

On annonce, maintenant, une réédition de la réunion pour le 16 février, mais elle n'aura plus le prestige de l'inédit.

(Clichés J. Beau.)

GÉO LEFÈVRE.

Un Grand Prix de Cent mille francs à Nice

Le sport hippique, endormi depuis la clôture des réunions d'Auteuil, revit, maintenant, sur la Côte d'Azur. Après Marseille, c'est Nice, ce sera bientôt Pau en attendant que, dans quinze jours, la Société des Steeple rouvre ses portes. Nous parlerons aujourd'hui du Prix de la Ville de Nice auquel est attribuée une allocation de cent mille francs.

○ ○ ○

Ainsi marche le temps. La province suivant l'exemple de Paris se paye de royales allocations. Et le proverbe : « Cent mille francs ne se trouvent pas sous le sabot d'un cheval » devient archi-faux ; au contraire, c'est tellement fréquent, que c'en est banal ! La province elle-même, soit pour damer le pion à une ville concurrente, soit pour attirer les sportsmen et les grandes écuries de courses, augmente tellement ses allocations qu'elle en arrive à s'offrir des prix de cent mille francs.

Depuis deux ans, Vichy possède son petit prix ; Nice suit la même marche ascendante. Honneur à ces deux sociétés ! elles méritent de réussir.

Voici en ce qui concerne Nice, comment vint l'idée à la société de créer une si belle épreuve.

Le conseil municipal alloue pour les courses une somme de cent mille francs. Le maire, M. Sauvan, proposa un jour à la société de donner en un seul prix cette somme importante au lieu de la répartir en plusieurs. Cela plut aux administrateurs de ladite société et le prix de cent mille fut annoncé *urbi et orbi*.

Naturellement, les journaux spéciaux lui donnèrent une grande publicité : les propriétaires, les entraîneurs s'y intéressaient d'une façon toute particulière. Ils ne lésinèrent pas pour les engagements et les cracks furent soumis à une habile préparation en vue du fameux morceau de gâteau.

Comme il avait été décidé que la grande épreuve serait un handicap, la question des poids devint le point de mire des propriétaires. Je dois reconnaître que lors de la publication, aucun n'osa se plaindre, l'échelle était très judicieusement établie. Ce fut du reste la dernière œuvre de mon regretté confrère Saint-Albin ; il tomba pour ne plus se relever, le jour même de la publication.

Les acceptations furent nombreuses et les partants présumés formèrent un peloton respectable.

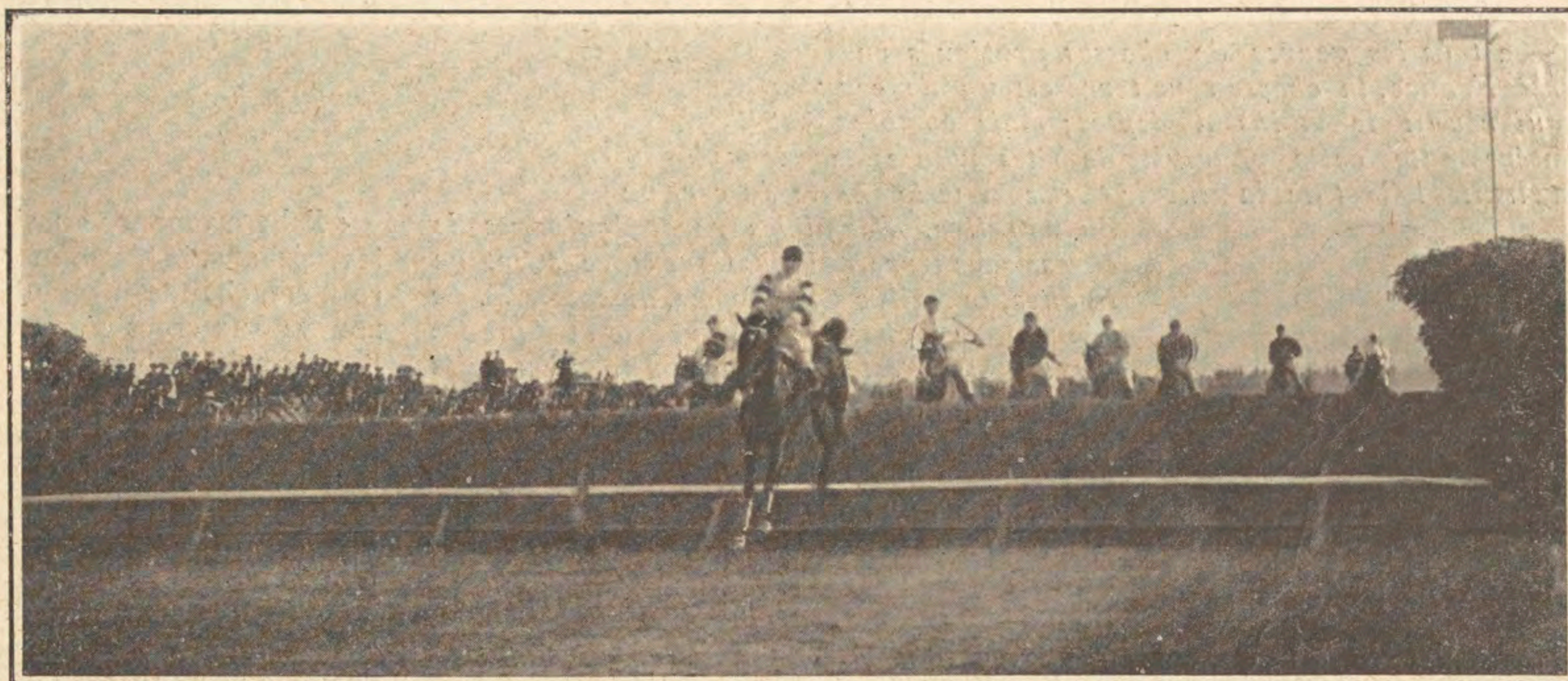
Voilà comment se présenta la grande épreuve au point de vue technique.

Au point de vue mondain, la note était loin d'être discordante.

Rarement la saison n'a été aussi belle que cette année, le temps est superbe sur la Côte d'Azur, les hivernaux très nombreux.

Qu'on en juge par ce léger aperçu du pesage le jour du Grand Prix.

S. M. le roi des Belges accompagné du lieutenant Binjer et de M. Xavier Paoli, commissaire spécial ; le général Joly, le général et Mme Fabre, le général Vilar, le baron Stoeckl, aide de camp du grand duc Michel ; le duc Georges Youriewski, prince et princesse Lubecki, prince Demidoff, prince et princesse Lubomirski, prince Pignatelli d'Aragon, comte et comtesse de Luzerna, M. Farandy de Châteauneuf, comte de Rohozinsky, comte Azarowski, M. Camille Blanc ; MM. Baltazzi, Canaple, comte L. de La Boutetière, J. Stern, L. Vidal, P.-A. Delphin, Bianchetti, comte de Clermont-Tonnerre, A. Jesson, Dorian, de Romanet, Ch. Liénart,



Lierru Karapatte Gratin

Grand Prix de la Ville de Nice, steeple-chase hand. 100 000 fr., 5 000 m., Nice, 19 janvier. Le saut de la dernière haie.

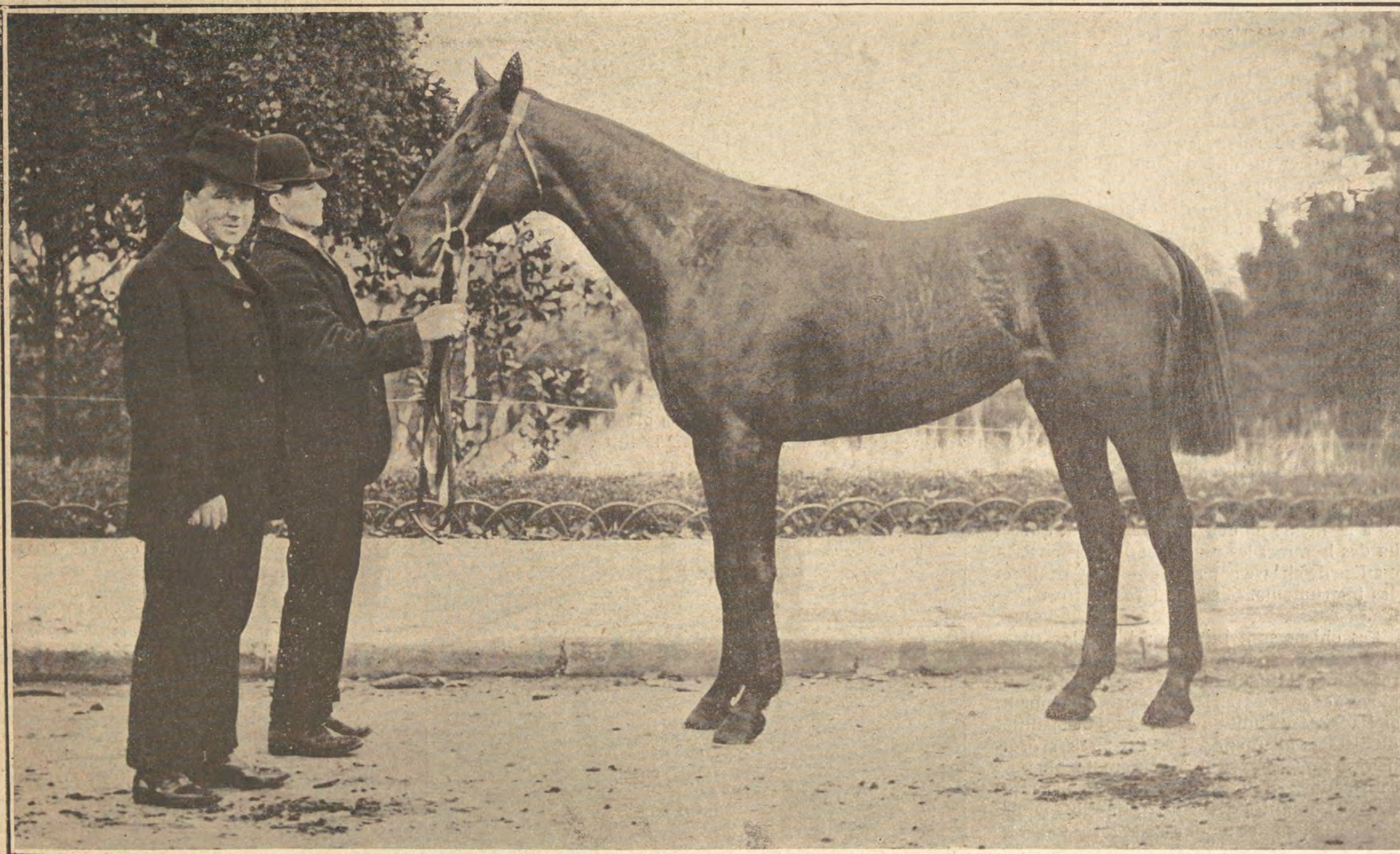
Fischhof ; baronne de Forest ; MM. Randon, Cantor, E. Martin, F. Danbé, etc., etc.

Le succès sportif a été aussi grand, la course a été très intéressante. La victoire de Gratin n'a peut-être pas fait beaucoup d'heureux ; en tous cas, sa belle propriétaire n'a pas oublié les pauvres. Ceux-ci applaudiront eux aussi au triomphe des couleurs turquoise et rubis.

Au début de cette brillante journée, un déjeuner avait réuni les notabilités de la ville et du sport, M. Sauvan a promis que l'allocation de cent mille francs serait maintenue.

Si j'en juge par la première, nous avons une belle épreuve pour l'an prochain.

RAYMOND ISABEL.



Gratin, ch. b. à., 72 kil, par Clairon et Glaneuse, à Mme Ricotti, monté par J. Turner, entraîné par J. Could, gagnant du Grand Prix de la Ville de Nice, devant Karapatte et Lierru.

NOS GRANDS ÉQUIPAGES

Le Rallye Croc-Ferme

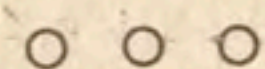


De tous les genres de chasses pratiqués en France, la chasse sous terre est un de ceux qui réunit le moins d'adeptes; mais combien est intéressante cette poursuite de bêtes puantes dans leurs retraites! C'est de la vénerie tout comme la chasse du cerf ou



Le comte Ernest de Montal, maître d'équipage du Rallye Trotte-menu et du Rallye Croc-ferme.

du sanglier. Parmi les rares équipages de chasse sous terre qui pratiquent ce sport en France, le Rallye Croc-ferme, au comte E. de Montal, qui chasse en Vaucluse et dans les Hautes-Alpes, est un de ceux qui a, certes, le plus grand nombre de prises à son actif. Le comte E. de Montal, qui est un veneur émérite doublé d'un homme de lettres, nous a promis de réserver aux lecteurs de la Vie au Grand Air, quelques pages de ses souvenirs de chasse sous terre; avant d'entreprendre la publication de ces pages curieuses et intéressantes à plus d'un point, nous voulons dire un mot de la pratique de la chasse sous terre et du Rallye Croc-ferme.



Le comte Ernest de Montal, dont la résidence est au château de Carita, près d'Orange, en Vaucluse, et qui possède dans les Alpes de pittoresques rendez-vous de chasse, semble avoir la passion des chiens de petite taille. Son Rallye Trotte-menu, composé de beagle Elisabeth, fait chaque année de belles prises de lièvres dans les Alpes; à côté de cet équipage charmant et vaillant, il a, depuis quelques années, une meute de fox-terriers: le Rallye Croc-ferme, avec lequel il chasse blaireaux et renards. Il est inutile, je crois, de présenter à nos lecteurs les fox-terriers; on les sait intelligents et courageux, mais peu de personnes les prennent pour des chiens de chasse. Cependant, si la mode en a fait des chiens d'écurie ou de salon, les fox sont avant tout et surtout des chiens de chasse; leurs ennemis sont les bêtes puantes, renards et blaireaux, et c'est à eux qu'ils s'attaquent avec autant de courage et de ténacité que les staghounds ou les fox hounds s'attaquent aux sangliers ou aux cerfs.

La chasse sous terre se pratique en toute saison, mais principalement en janvier et février, quand la chasse au petit gibier est close. C'est une chasse utile en même temps qu'amusante, car on détruit les renards et les blaireaux qui ont échappé aux battues et aux gardes.

Comme pour la chasse à courre, il faut faire le bois de bonne heure, rembucher l'animal et le prendre; parfois on fait buisson creux, mais cela arrive aussi bien aux grands équipages. Quand on veut faire de la chasse sous terre un sport, il faut avoir de bons chiens, un garde connaissant bien ses bois, — depuis trente ans, le comte E. de Montal a le même piqueur, Pierre Martin, qui est un des hommes les plus experts de France en matière de chasse sous terre — des outils et des instruments. Quant au fusil, il est inutile.

Les chiens sont indispensables, ils évitent une grande fatigue et aident à déterrer plus rapidement. Quant aux races de chiens à employer, ce sont les terriers, fox principalement, aïrelade, petits bull ou skye, et les dachshund ou bassets allemands. Les fox-terriers ordinaires sont ceux qui procurent le plus de satisfaction; il les faut méchants et mordants et habitués dès leur âge le plus tendre aux bêtes puantes; pour cela, on les exerce, quand ils ne sont que puppies, dans une espèce de toril, à batailler avec les rats, les chats, les belettes, les fouines et renardeaux.



Le Rallye Trotte-Menu

au Comte de MONTAL

Pour conter une chasse sous terre, je ne saurais mieux faire que de passer la plume au comte E. de Montal, qui va nous conter une chasse au blaireau avec son équipage le Rallye Croc-ferme.

« J'ai souvenir aussi nette que si c'était hier du premier blaireau que, sur les treize ans, je harponnai au terrier. On était en novembre. Une chienne, vieille routière, chaude de gueule, fut lâchée: cinq minutes, dix, rien! son frère, vieux zouave aux crocs d'acier, est à son tour mis au terrier, une minute s'écoule, l'on perçoit un bruit semblable à celui du battoir des blanchisseuses, un galop sur la terre battue et le renard déboûle presque à la gueule, traînant les deux chiens pendus l'un au ventre, l'autre à la cuisse; le champ est libre pour l'attaque, les vétérans le happent au cou comme il veut retourner la tête pour se débarrasser de l'essaim d'aiguilles qui le piquent et il expire avant même que le novice envoyé à la rescousse ait eu la joie de faire craquer ses os. On n'avait point eu le temps de leur retirer le cadavre encore pantelant que, chose étrange, nos ardents petits lutteurs avaient déjà disparu dans le labyrinthe. Maître renard était-il par hasard quelque amoureux pressé qui, devant l'époque accoutumée, était venu rejoindre sa moitié au terrier; il s'était fait peu mener et il eût été fort peu galant! Réflexions rapides, car presque au même instant se faisait entendre sur la gauche, à quelques pieds du sol à peine, un vacarme épouvantable, cris de douleur, aboiements de rage folle, des grognements de porc en fureur qui s'entre-croisaient, que seul entrecoupait le bruit vague de respirations haletantes et nous étions en présence d'un blaireau, peut-être deux, qui avaient donné la chasse au renard lorsque celui-ci, traqué par les chiens, était allé les déranger dans leur farniente.

« Attentivement, anxieusement, l'oreille collée au sol, semblables aux sauvages, sans crainte de la boue blanchâtre et gluante, on écoutait, retenant sa respiration, tel un docteur ausculte un malade. Le siège du mal était du reste vite diagnostiqué: à en juger par le bruit, la lutte devait se dérouler dans une vaste chambre, il n'y avait qu'à piocher ferme pour aller au secours des braves et audacieux combattants. Plus aisé à dire qu'à exécuter. Le tuf était plus dur que roc, les outils s'émoussaient et le travail n'avancait guère. Des secours d'instruments et d'hommes étaient bien arrivés, mais les cris se faisaient plus rares, ce

n'était presque que des râles que l'on percevait maintenant lorsque l'escouade montante remplaçait l'escouade descendante. Des heures de labeur étaient assurément encore nécessaires. Allait-on laisser ainsi périr ces courageux devanciers des Boers! Que faire? Il était humain de les soulager, trois chiens sont donc de nouveau découplés, le terrible Néron demeurant seul en réserve et le lamentable charivari recommence, tandis que devenant de plus en plus distinct, le bruit monotone des pics frappant le sol les excite encore à la lutte. On approche, on va y être, on saisit des plaintes douloureuses qui

viennent nous angoisser. Tant pis, Néron est lâché et le bacchanal funèbre recommence terrible. Clac, le pic vient de traverser la voûte, un soupir de soulagement s'échappe de toutes les poitrines, chasseurs et ouvriers respirent, on a fini de peiner, on est au but, jusqu'alors impuissants où va pouvoir leur porter secours. Cruelle désillusion, tableau atroce que certain vers du songe d'Athalie... « amas d'os et de chairs meurtries », ne pourrait que rendre imparfaitement dans sa macabre tristesse. Tout en piochant, la nuit est venue et c'est, éclairés par la lueur falote de pâles et vacillantes lanternes, qu'accroupis sur le bord du trou, véritable cratère d'où se dégage une puanteur âcre de fauve et de sang, une indescriptible scène de carnage frappe nos regards. Une vaste chambre d'environ 4 mètres carrés dont les parois rugueuses sont maculées de sang, un sable blanc devenu une boue vermillonnée et sur cette arène



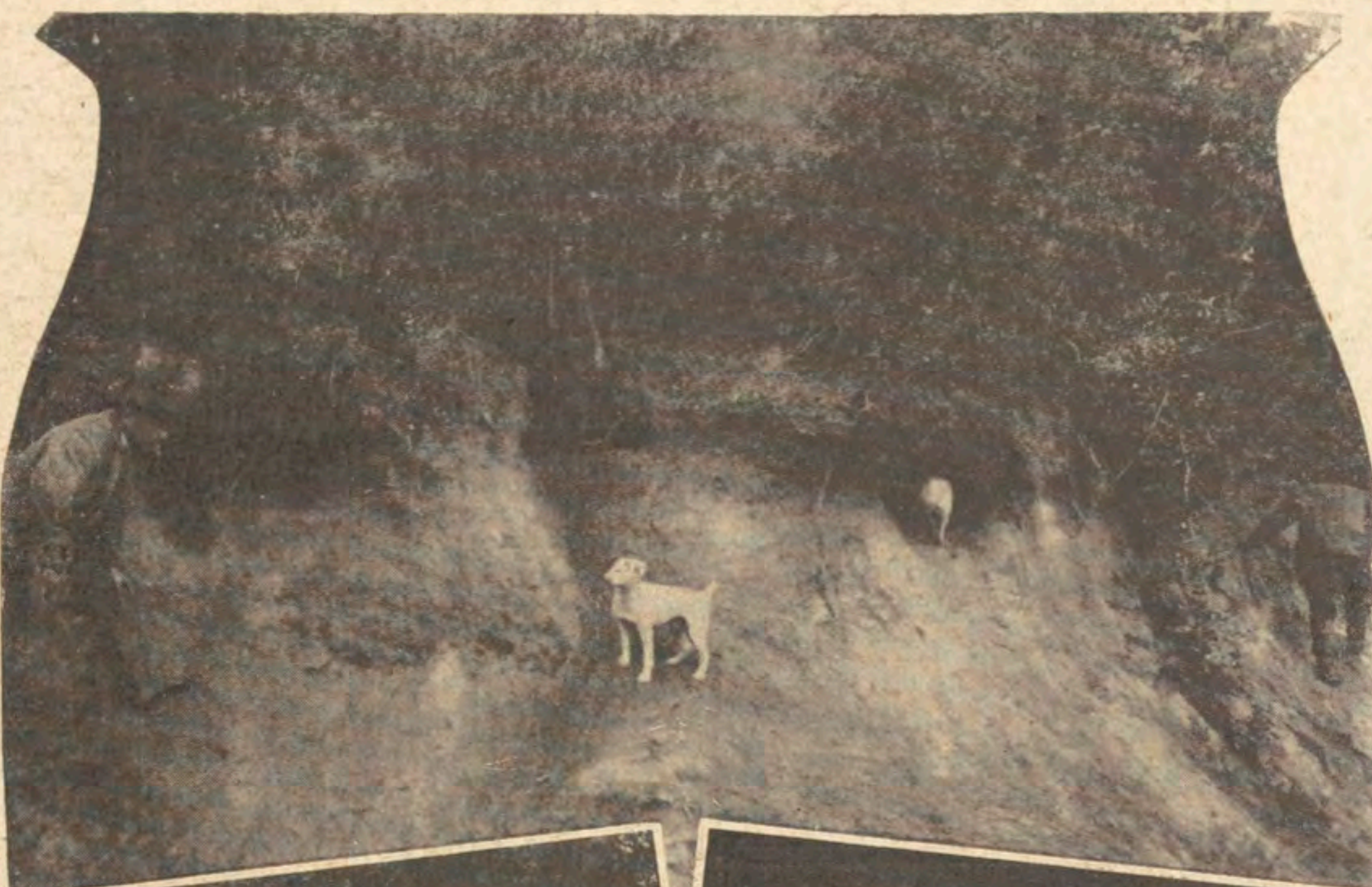
Mme la Comtesse de Montal.

La prise d'un lièvre dans les Alpes, par l'équipage le Rallye Trotte-menu, au Cte de Montal.



Le Rallye Trotte-menu faisant sa promenade de santé.

sanglante, un blaireau, le ventre en l'air, les pattes raidies par la mort, étendu sur la pauvre vieille Miss dont les intestins éparés sur le sol, la langue pendante et noire, ne laissent aucun doute sur la fin tragique. Dans un coin, Néron enganché avec un autre. Sur sa défensive, un troisième, acculé à l'opposé, tient deux chiens en respect, tandis qu'un autre chien se tape la tête aux murs de la caverne et que le dernier hurle de douleur sur le sol. On le sort, la patte droite est broyée et, dans la face ensanglantée, un œil pend hors de l'orbite, tandis qu'à la place de l'autre, il ne reste qu'un trou sanglant. Pendant que d'un coup de barre de fer, un homme met fin au martyre de la pauvre bête, le harpon ramène le blaireau et Néron, toujours unis comme frères siamois, la bête puante est pres-



ments blancs. C'est encore Pierre Martin qui est le premier de cette meute. Parmi les veneurs suivant les chasses du Rallye Trotte-menu, nous citerons : M^{me} la comtesse de Montal, une vaillante chasseresse qui ne craint pas les longues randonnées dans les Alpes ; c'est une intrépide qui compte à son actif de belles prises de lièvres, qui chasse également le chamois et qui, au chien d'arrêt, a réussi cette année de beaux doubles sur des coqs de bruyère (petit tétras) ; le D^r Janez, le marquis de Neyrien, de la Paillorne, A. Michel Lodechèse, Paul Gondran, Lucien Morade, Tereinét, le marquis d'Hugues, etc.

La chasse du lièvre à courre est tout à fait intéressante, mais pratiquée seulement par ceux qui aiment vraiment la chasse et la comprennent. Il y a en France quelques bons équipages de



L'attaque des terriers par les fox du Rallye Croc-ferme

tement servie et le chien dégagé, ne laissant dans la bagarre, avec les horions accoutumés, que deux de ses crochets. Une balle de revolver a raison de la dernière vermine et les trois chiens, horriblement balafrés, hideusement couaturés, sont extraits de la tanière. Hélas, l'un a perdu les deux yeux, il faut l'abattre, tandis qu'il n'en reste plus qu'un à chacun des autres. Quant à Pluton, on ne le trouve pas, les appels restent vains et tandis que quelqu'un demeure à la bouche du terrier pour attendre, bien inutilement, s'il ne sortira pas, pauvre animal dont ce devait être le tombeau, on rentre à la maison, rapportant les blessés, douloureusement impressionnés de cette pénible journée.... »

Le comte Ernest de Montal possède, ainsi que je l'ai dit plus haut, un autre équipage de chasse : le Rallye Trotte-menu, composé de beagles Elisabeth, et avec lequel il chasse le lièvre dans les Alpes. Cet équipage a été créé par son propriétaire actuel en 1892, à la mise-bas de l'équipage de Virelade-Saintonge qui existait depuis 1865. Il se compose de 20 à 30 beagles qui ont obtenu, seuls ou en meute, de nombreux prix aux expositions de Villefranche et Montpellier en 1896, Paris et Dijon en 1898. La remonte se fait au chenil de Carita où l'on fait naître tous les ans de 15 à 20 chiens. Les chasses se font surtout à tir, mais, malgré cela, la meute peut compter de huit à dix prises à force chaque année.

La tenue est bleue, col et pare-



La prise.

Devant les terriers de blaireaux.

lièvre, qui chassent en Sologne, en Bourgogne, en Franche-Comté et aussi dans l'ouest. Mais dans les Alpes, le comte Ernest de Montal est le seul à pratiquer cette chasse très dure et qui exige d'excellents chiens et un piqueur très bien habitué au terroir.

Le lièvre est un animal, certes, intrépide, dur à la fatigue, robuste, énergique, mais peu armé pour la défense. Il n'a point comme le lapin ou les bêtes puantes la ressource de se réfugier au fond d'un terrier et de s'y mettre à l'abri. Devant le danger il ne sait que fuir, c'est sa seule chance de salut, et il sait profiter des merveilleux jarrets dont l'a gratifié Dame Nature ; il courra plusieurs heures devant une meute de chiens rapides sans être forcé. Il faut un équipage très vite et très sûr pour le prendre : les beagles sont excellents pour cette chasse, que l'on pratique aussi avec des bassets-griffons, des chiens de porcelaine et même des briquets. Souvent on allie la chasse au fusil à la chasse à courre. A quoi bon fatiguer outre mesure une meute de chiens si vaillants fussent-ils, et risquer de rentrer bredouille, non point tant pour la satisfaction de rapporter une pièce de gibier, mais pour ne point dégoûter les chiens de leur métier ?

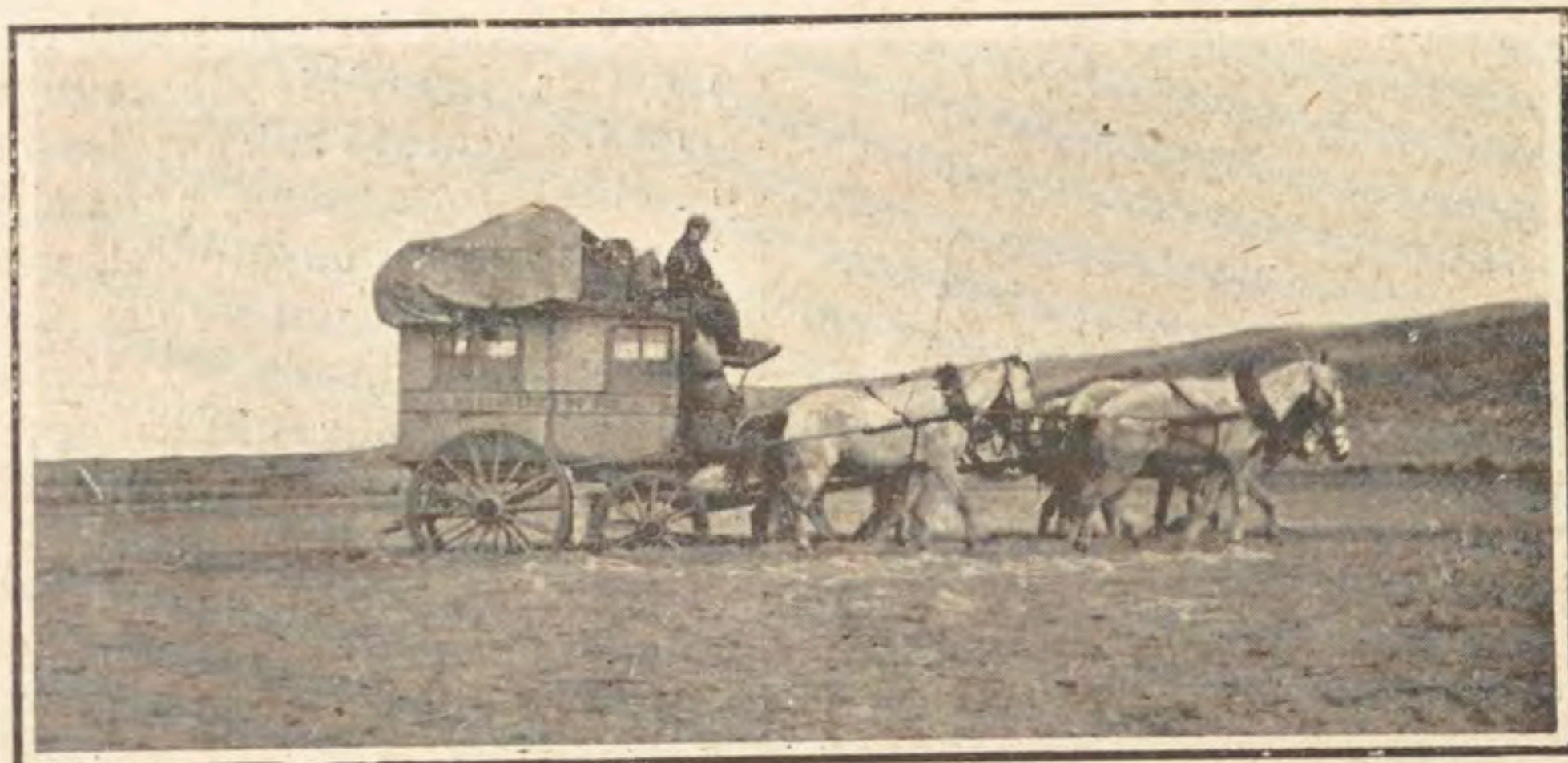
J'ajouterai pour terminer que le comte Ernest de Montal est le président et le fondateur de la Société canine du sud-est qui a déjà organisé quelques belles expositions et field trials dans la région lyonnaise.

PAUL MÉGNIN.

(Clichés C^{te} de Montal).



Le départ pour la chasse au blaireau.



L'Automobile aux Colonies

LES TUNISIENNES

Les visiteurs du Salon de l'automobile ont pu voir dans différents stands, au rez-de-chaussée du Grand Palais, des omnibus automobiles destinés au transport des voyageurs et des bagages. Où vont donc ces voitures ? se sont-ils dit, puisqu'on n'en voit nulle part.

Nulle part en France, en effet, ou à peu près. C'est aux colonies, en avance cette fois sur la métropole, qu'on a remplacé les chevaux de la diligence classique par des moteurs à vapeur ou à pétrole. Nous allons parler aujourd'hui des services récemment organisés en Tunisie.

○ ○ ○

Il n'y a pour ainsi dire pas de service des messageries automobiles en France. Bien plus, ceux que l'on a essayés jusqu'ici ne paraissent pas avoir donné de bons résultats.

Et pourtant, personne ne songe plus à contester le rôle pratique de l'automobile. On a maintenant des véhicules au point, avec lesquels on peut sans crainte se lancer sur d'assez longs et d'assez durs parcours.

Comment se fait-il que les services publics par automobiles, les messageries automobiles en un mot, aient toujours végété chez nous, quand ils ne sont pas morts, tout bonnement, de cette terrible maladie qui s'en prend aux choses comme aux hommes, la consommation ?

Peut-être tout simplement de ce qu'elles sont venues chez nous un peu tard, dans un pays où le réseau ferré était déjà de mailles trop étroites pour qu'on puisse les y voir tenir la place qui leur convient.

Expliquons-nous brièvement.

Le chemin de fer n'a pas sa raison d'être partout où il est. Tant s'en faut.

Il y a sur un réseau comme le chemin de fer P.-L.-M., par exemple, deux lignes qui rapportent. Deux, vous entendez bien, pas trois. La première est naturellement la ligne Paris-Lyon-Marseille, la seconde est une obscure petite ligne du Jura dont j'ai oublié jusqu'au nom et qui ne se sauve probablement que parce qu'elle coûte très peu.

Donc, les entreprises de transports par voies ferrées sont loin d'être toutes de bonnes affaires. Et cela se comprend aisément. Les frais généraux sont tels : établissement et entretien de la voie, matériel, etc..

On comprend que le service public par automobiles ait réussi là où le chemin de fer ne peut faire ses frais. Il a bien des frais en moins, ne serait-ce que ce capital formidable de la voie à créer et à entretenir.

D'un autre côté, il est non moins évident qu'un tout petit trafic se fait mieux encore, et par mieux je veux dire plus économiquement, au moyen de chevaux. Tout automobile a, en effet, sur un cheval un supplément de force et de vitesse qu'elle doit employer. Sinon, c'est vouloir mettre des trains de vingt-quatre voitures sur la ligne de Montreuil à Souppes.

Donc, pour résumer, le rôle social de l'automobile, au point de vue du transport en commun, apparaît celui-ci :

Accaparer tout le trafic entre centres moyens, c'est-à-dire entre des centres dont le chiffre d'échanges ne nécessite pas, ne mérite pas la création d'une voie ferrée, et qui est cependant trop considérable, trop actif et trop rapide pour que le cheval puisse suffire.

Malheureusement, en France et un peu dans toute l'Europe, quand l'auto-

mobile est apparue, elle a trouvée tout ce qui aurait dû économiquement être son lot accaparé par le chemin de fer.

La belle loi de la concurrence qui fait tomber toute création devant une création nouvelle, mieux adaptée au but qu'elle doit remplir, n'avait plus ici raison de s'exercer. Ces petites lignes, qui, livrées à elles-mêmes, n'auraient pu supporter la concurrence de l'automobile, à cause de leurs frais excessifs, étaient tenues par les grandes lignes de la même compagnie, sans compter naturellement la garantie de l'Etat.

Celui-ci, dans un but et stratégique et électoral, avait d'ailleurs poussé à cette débauche de chemins de fer et de création de lignes à voies larges, aussi ridicules en soi, que l'établissement d'une ligne de transatlantiques entre Jersey et Saint-Malo par exemple.



Carte de la Tunisie septentrionale, montrant le parcours des chemins de fer et des diligences.

En France, donc, l'automobile ne pouvait trouver à exploiter, comme messageries, que des lignes si secondaires que, là encore, elle devenait un luxe, la faiblesse et la lenteur des transactions réclamant tout juste le troisième élément de cette hiérarchie des transports en commun, le cheval.

Les transports automobiles firent donc tous faillites en France, ou à peu près.

Et là-dessus, beaucoup crurent à leur faillite définitive et répétèrent : l'automobile n'est qu'un transport de luxe. Tenons-nous-en là.

La vérité était qu'au contraire, le véritable transport de luxe, le chemin de fer avait par avance accaparé ses emplois.

Quelques esprits pénétrants, comme notre ami Gaëtan de Méaulne, saisirent fort bien cette distinction et trouvèrent bientôt pour l'automobile un débouché nouveau : les colonies.

Là, le chemin de fer n'a pas encore accaparé tout. Dépêchons-nous de nous y établir avant qu'on ne l'y impose.

On a déjà créé, en Algérie, un réseau sans aucune proportion avec les débouchés des régions à parcourir.



Une halte entre Gabès et Graïba.



La voiture automobile qui fait le service des messageries de Graïba à Gabès.

Restait la Tunisie.

Là, l'occupation de plus fraîche date, la position du protectorat et non plus de la simple possession, qui n'exige pas le vote d'une voie ferrée pour faire plaisir au député de la région, n'avait pas encore amené le réseau de chemins de fer tunisiens à cette période de surdéveloppement qui est la caractéristique des États actuels.

Parlons un peu géographie si vous le voulez bien.

La Tunisie se compose de trois régions.

La côte dont la capitale incontestée est Tunis et le port du sud, Sousse. C'est là un peu l'équivalent de ce qu'on appelle le Tell en Algérie.

Puis vient l'intérieur, le Hamada, le massif montagneux et peu connu encore dont le Kef, au nord, et Kairouan, à l'est, sont les deux sauvages capitales.

Enfin, au sud et de l'autre côté de ces montagnes qui l'abritent du nord s'élève la région des Chotts, fertile et belle, pays de la datte et de ces incroyables oasis dont la dernière, et la plus au nord, est, en Algérie, Biskra.

Le chemin de fer relie toute la côte. A l'ouest, la ligne de Tunis s'en va par Souk-Ahras et Constantine à Alger.

Au sud, le chemin de fer vient maintenant de Tunis à Sousse.

Donc rien à faire encore de ce côté. En revanche, nulle ligne ne relie encore cette côte du nord et de l'est avec la partie du sud, cette riche région des Chotts dont Sfax, au nord, et Gabès, au sud, sont les deux ports.

Tout au plus a-t-on créé une ligne transversale destinée à remplacer la ligne d'eau rêvée

MESSAGERIES FRANÇAISES

Automobiles et Diligences

Sousse-El-Djem-Sfax et Graïba-Gabès et vice versa

Automobiles. — Service quotidien régulier par automobiles luxueuses (moteur Panhard, 12 chevaux, carrosserie Jeantaud).

De Sousse à Sfax par El-Djem; distance: 130 kilomètres; trajet en 6 h. 1/2; 1^{re} classe seulement; prix: 30 francs.

ALLER. — Départ: Sousse à 1 h. soir; correspondance avec le train venant de Tunis, passage à El-Djem à 4 h. soir; arrêt 20 minutes. — Arrivée: Sfax à 7 h. 30 soir.

RETOUR. — Départ: Sfax à 5 h. matin; passage à El-Djem à 8 h. matin; arrêt 20 minutes. — Arrivée: Sousse à 11 h. 30 matin; correspondance avec le train allant à Tunis.

Diligences. — Service quotidien régulier; 2^e classe, prix: 15 francs; 3^e classe, prix: 10 francs; trajet en 14 heures. A partir du 1^{er} janvier l'horaire actuel sera modifié ainsi qu'il suit:

ALLER. — Départ: Sousse à 2 h. soir; correspondance avec le train venant de Tunis. — Arrivée: Sfax à 4 h. matin; correspondance avec le train allant à Gafsa.

RETOUR. — Départ: Sfax à 9 h. soir; correspondance avec le train venant de Gafsa. — Arrivée: Sousse à 11 h. matin; correspondance avec le train allant à Tunis.

GRAÏBA A GABÈS ET RETOUR

Automobiles. — A partir du 1^{er} janvier, service tous les jours impairs de Graïba à Gabès et tous les jours pairs de Gabès à Graïba par automobiles très confortables (moteur Panhard, 8 chevaux, carrosserie Jeantaud). Distance: 90 kil.; trajet en 6 h.; prix unique: 15 francs.

ALLER. — Départ: Graïba à 7 h. 30 matin; correspondance avec le train de Sfax allant à Gafsa. — Arrivée: Gabès à 1 h. 30 soir.

RETOUR. — Départ: Gabès à 10 h. 30 matin. — Arrivée: Graïba à 4 h. 30 soir; correspondance avec le train de Gafsa allant à Sfax.

Diligences. — Service tous les jours pairs de Graïba à Gabès et tous les jours impairs de Gabès à Graïda par voiture; prix unique: 10 francs; trajet en 10 heures.

ALLER. — Départ: Graïba à 7 h. 30 matin; correspondance avec le train de Sfax allant à Gafsa. — Arrivée: Gabès à 5 h. 30 soir.

RETOUR. — Départ: Gabès à 6 h. 30 matin. — Arrivée: Graïba à 4 h. 30 soir; correspondance avec le train de Gafsa allant à Sfax.

BUREAUX DES MESSAGERIES FRANÇAISES

Gabès, une des plus belles oasis africaines, n'est plus qu'à 20 heures de route de Tunis.

L'affiche des messageries auto mobiles.

min de fer. Il ne ferait pas ses frais, voilà tout, mais les bons contribuables seraient là pour équilibrer à la fin de l'année recettes et dépenses.

Dès lors, l'automobile ne pourrait que faire la banlieue de ces villes, service insuffisant, trop de capitaux, pas assez de trafic.

A nous tous de profiter de cette leçon.

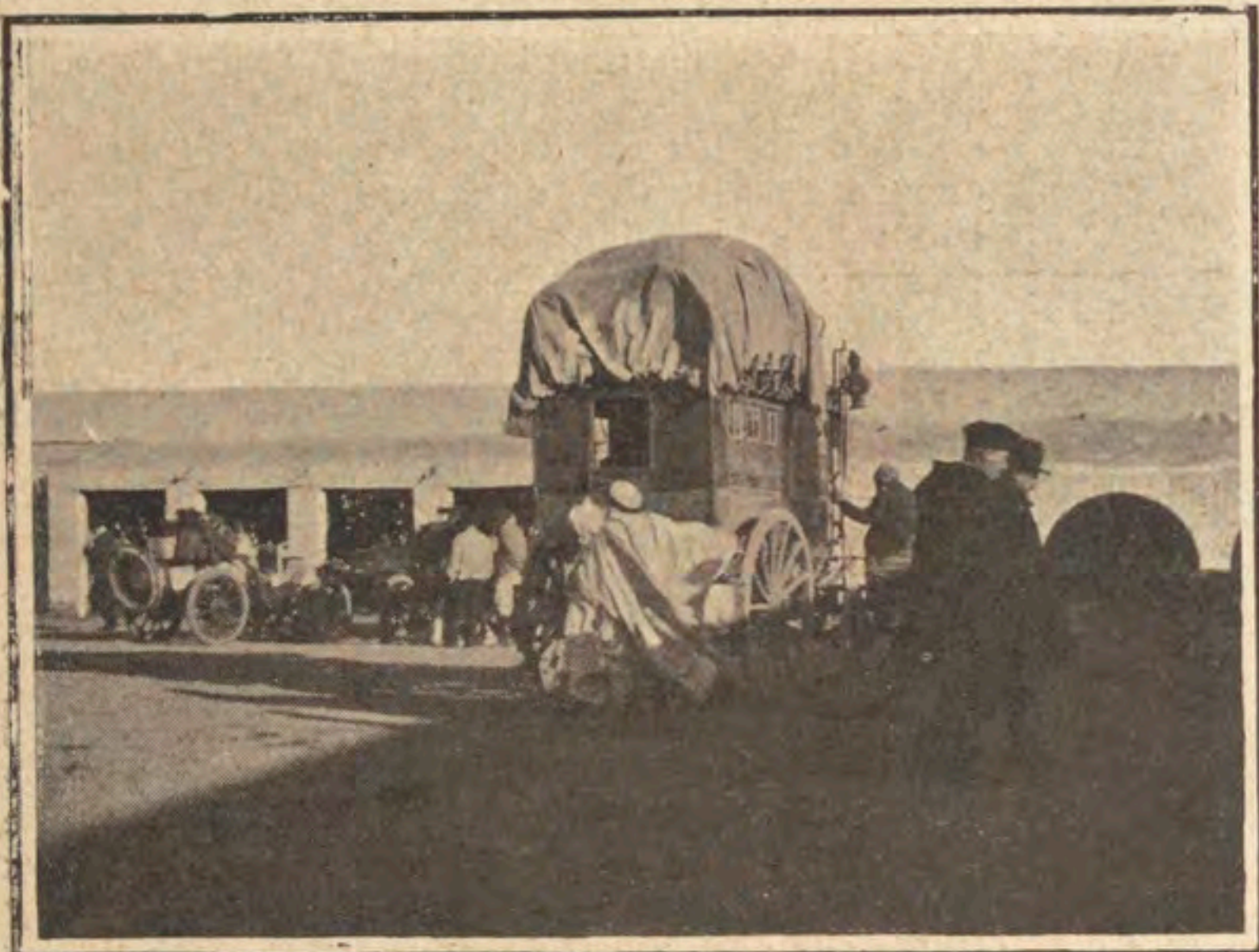
La Société des messageries tunisiennes qui a à sa tête le baron Fleury et des collaborateurs comme de Méaulne aurait pu laisser ses antiques chevaux faire ce service. Elle a compris que du cheval insuffisant on en viendrait au chemin de fer superflu.

Et elle a donné la note juste en créant le service automobile.

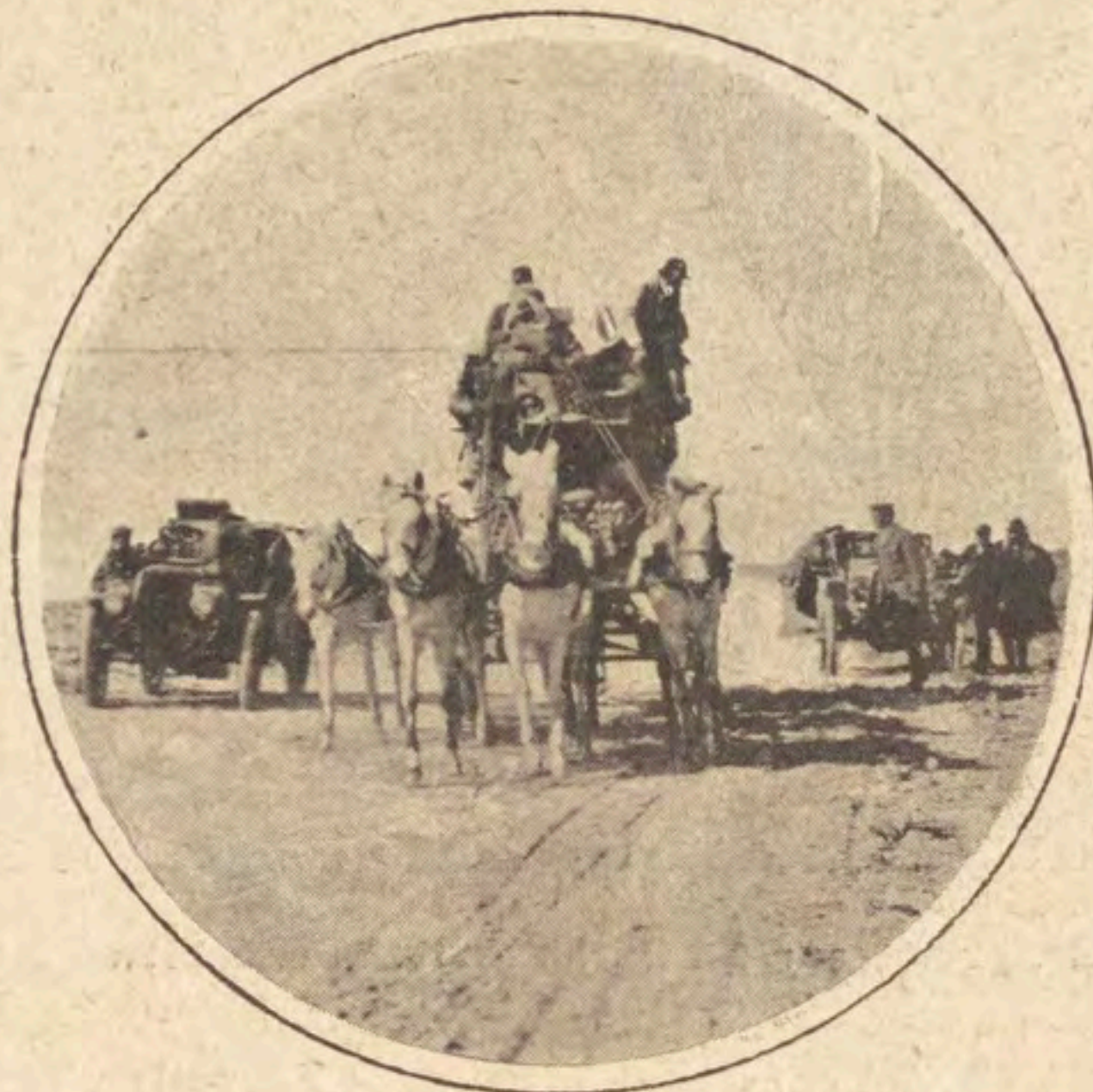
Il y a là, croyons-nous, plus qu'un fait ordinaire, il y a un exemple à suivre, un résultat à méditer.

A Madagascar, qui sera certainement un jour, par son climat et par ses richesses naturelles la "grande colonie", le général Gallieni a pris lui-même l'initiative de cette transformation. Les routes sont la plupart du temps déjà faites. Il ne manque plus que les voitures sans chevaux avec lesquelles on pourra circuler vite et bien d'un bout à l'autre d'un rectangle de 1300 kil. de longueur, la distance d'Amsterdam à Barcelone et de 350 kil. de largeur, de Paris aux bords du Rhin.

Seulement, il faut pour que l'avenir réussisse aussi bien au Cambodge, en Annam et au Tonkin que sur la côte occidentale d'Afrique, à la Guyane et aux Antilles, il faut que nos fabricants s'évertuent à considérer nos colonies non plus comme des débouchés certains où nous n'avons qu'à nous présenter pour obtenir le marché, mais comme des marchés qu'il importe de conquérir et qui sont les plus importants à conquérir.



Une halte dans un caravansérail.



Une rencontre imprévue. La voiture du passé et celles de l'avenir.



Une prise d'eau sur le parcours.

par le commandant Roudeyre, la mer saharienne permettant l'entrée du Sahara.

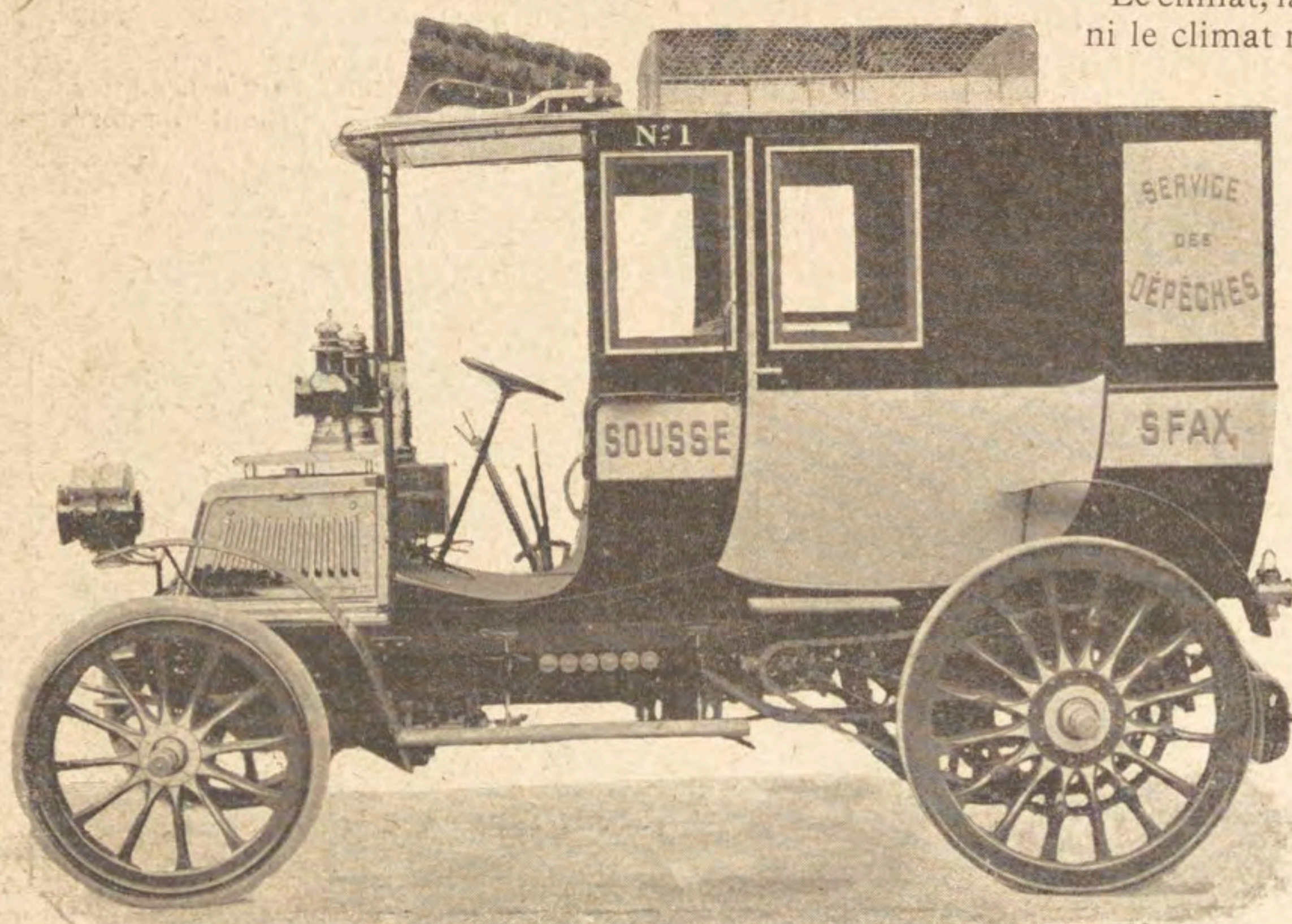
Cette ligne ferrée nouvelle va de Sfax à Gafsa.

L'automobile fait aujourd'hui le reste; c'est par automobiles que sont reliées Sousse et Sfax. C'est par automobiles que sont reliées Graïba et Gabès, c'est-à-dire Sfax et Gabès, Gabès et Gafsa, Graïba étant le point de jonction de la ligne de Sfax à Gafsa avec la route de Gabès.

L'entreprise a été inaugurée le 25 décembre, le propre jour de Noël, et elle a de suite donné de si bons résultats qu'on va prochainement doubler le service.

Pourquoi ce qui a échoué chez nous réussit-il là-bas? Il est pourtant plus facile de décider des paysans français à confier à l'auto leurs personnes et leurs denrées que des paysans arabes et musulmans.

C'est qu'en France des villes comme Sousse, Sfax, Gabès auraient depuis longtemps leur che-



La voiture automobile qui fait le service de Sousse à Sfax

Que l'exemple donné avec tant d'activité en Tunisie, soit suivi!

Le climat, la route des colonies ne valent certainement ni le climat ni la route de France. Il faut donc des engins et un personnel d'élite.

Il faut que du premier coup l'automobile s'implante là-bas et apparaisse non comme un amusement, non comme une spéculation de société, mais comme l'instrument de transport moderne destiné à un but bien fixe et bien précis, et qui doit définitivement résoudre, par des qualités nouvelles, un problème de transport nouveau, né lui-même de conditions neuves et d'exigences originales.

C'est là qu'est la solution de la question. — Peut être même tout le mouvement de la question coloniale.

Les États sont des corps organisés dans lesquels le système circulatoire doit être en proportion avec la grosseur de l'individu et son intensité de vie, et c'est pourquoi ils sont de grosseur et de rapidité différentes.

Et la nation est la perpétuelle école de la vie. GEORGES PRADE.

Le Tournoi de Billard



(Cliché Touranchet.)

Maurice Vignaux.

QUATRE professeurs français, les plus célèbres que nous ayons, les seuls classés de première force, viennent de se rencontrer en une série de parties au cadre à 45 centimètres, qui s'est disputée au Grand Hôtel.

Nous donnons le tracé de ce cadre sur un billard, afin de faciliter aux lecteurs l'intelligence de cette partie spéciale. Elle a été inventée, il y a déjà nombre d'années, pour supprimer l'interminable série, dite série américaine, qui se jouait le long des bandes et était quelque peu monotone et fastidieuse pour les spectateurs.

Dans la partie au cadre, le billard est divisé en neuf rectangles. Le joueur ne doit pas faire deux points dans un rectangle sans qu'une des deux billes adverses n'en sorte. Le rectangle du centre est le seul auquel cette règle ne s'applique pas.

Cette partie est infiniment plus difficile et plus remplie de combinaisons que la partie ordinaire. Pour un vrai joueur, le billard, ainsi défini, devient un échiquier, dans lequel chaque coup doit être calculé et exécuté d'une façon immédiate.

On avait eu plusieurs fois à Paris le spectacle de matches sensationnels, mais jamais pareille manifestation de billard ne s'était produite.

On la doit à l'initiative du *Vélo* et au généreux concours de la maison Brunswick-Balke-Collender.

En même temps que le photographe, présentons à nos lecteurs les concurrents du tournoi :

MAURICE VIGNAUX

Agé de cinquante-six ans, a été depuis l'âge de vingt ans notre véritable champion national ; a défendu les couleurs françaises dans toutes les grandes parties disputées en ces trente dernières années ; a été constamment vainqueur à Paris de tous les adversaires qui lui ont été opposés — Piot, Daly, Garnier, Slosson, Schaefer ; a remporté également les plus grands succès en Amérique où il a gagné l'emblème du championnat offert par la Brunswick-Balke-Collender Company ; doit en partie ses succès à l'impulsion que lui a donnée cette maison et à ce fait qu'il n'a jamais joué que sur des billards de cette fabrication, et aussi et surtout à son tempérament de lutteur, à son sang-froid inaltérable, à son exécution magistrale, à son jugement sûr, à la netteté et la simplicité de sa combinaison.



(Cliché Pénabert.)

Gaston Gibelin.

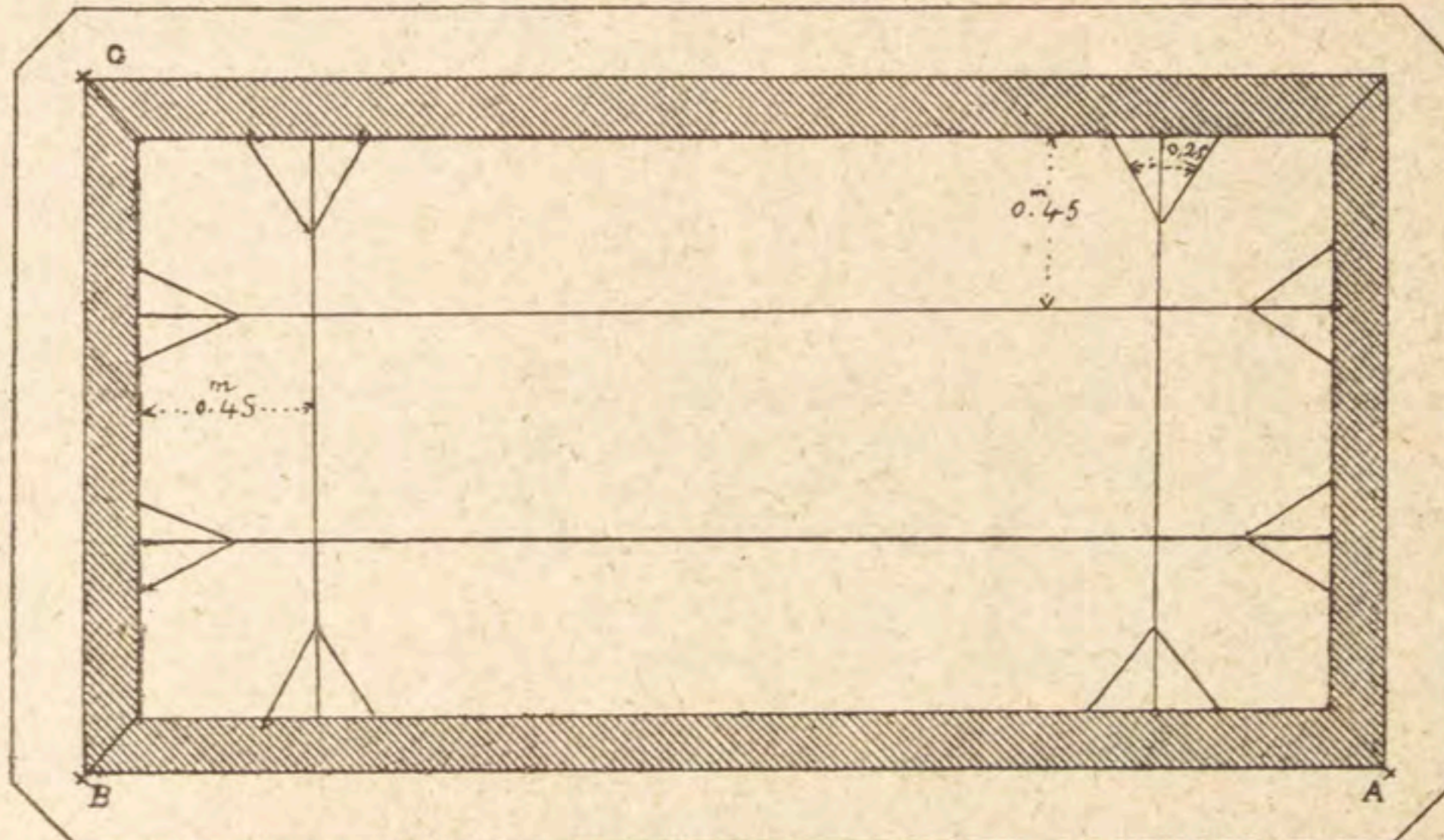


Dault, professeur à l'Union artistique, arbitre du tournoi.

ÉDOUARD FOURNIL

Bien connu aussi en France, en Espagne, en Amérique ; né à Villefranche-de-Lauragais, en 1857, a quitté vers l'âge de vingt ans le commerce et renoncé à la carrière artistique qui l'attirait, pour se consacrer au bil-

Voir dans notre prochain numéro le compte-rendu illustré du tournoi de billard.



Plan d'un billard de match montrant la disposition du cadre et des triangles.



(Cliché Touranchet.)

Edouard Fournil.

lard ; a joué depuis 1880 chez Vignaux, à Delmonico, chez Adolphe, rue Vivienne ; aux Folies Bergère, au Royal-Club, en Espagne, en Amérique ; est le plus beau joueur qui se puisse voir ; joint à une superbe exécution une science consommée du jeu, une précision absolue dans les rappels de billes, une finesse de touche remarquable, une fertilité de combinaisons qui lui permettent de merveilleuses séries, sans la moindre faute, presque sans fin. Était, avec Vignaux, le seul qui eût affronté le grand public, en 1894, au Grand Hôtel dans une partie jouée contre Schaefer.

GASTON GIBELIN

Trente-neuf ans, d'une famille où le talent au billard est héréditaire, a joué dès son plus jeune âge, est depuis de longues années attaché à l'académie Vignaux, a lutté presque constamment avec avantage contre tous les professeurs qui se sont succédés en cette académie ; tout jeune encore s'est mesuré dans un match avec Lucien Piot ; est le joueur classique par excellence, possède le mécanisme le plus complet, le plus simple qui soit ; ne connaît pas de points difficiles au billard, joue très correctement et très sûrement la partie au cadre ; est très remarquable par sa promptitude à se mettre dans le train, par sa puissance d'attention.

LOUIS CURE

Le plus jeune des quatre, est né de parents français à Tiflis (Russie), en 1869, fils de professeur lui aussi ; s'est mis au billard à l'âge de dix ans, a travaillé avec son père et avec Mangin ; a joué chez Adolphe, aux Folies-Bergère, en Espagne, est actuellement à l'académie Grasset, rue Vivienne ; s'est mesuré à Lyon avec Vignaux, à Madrid avec Ives, à Lyon, à Bordeaux, à Paris avec Fournil ; n'était pas, il y a quelques années, encore considéré comme de tout premier ordre, mais avait fait, depuis, des progrès tellement considérables qu'en ce moment, nul plus que lui ne paraissait qualifié pour figurer en ce tournoi.

Le tournoi a été arbitré par M. Dault. Professeur depuis de longues années au cercle de l'Union artistique, M. Dault a acquis une renommée, très juste, très méritée, de vrai savoir et de grande expérience. A été l'arbitre de toutes les grandes parties qui se sont jouées à Paris en ces dernières années, y a montré toutes les qualités nécessaires à cette très délicate fonction.

Il a été doublé par un aimable amateur, M. Lejeune, président du Racing Club de France, qui, très épris du billard, qu'il pratique avec un réel talent, a bien voulu accepter la fonction très absorbante de chronomètreur des longues séries.

COUNT REDDEER.



(Cliché du Louvre.)

Louis Cure.

BLOC-NOTES DU SPORTSMAN

QUEL est donc ce singulier esprit qui anime certains hommes et les pousse à critiquer sans cesse et à tenter de démolir ce que les autres ont édifié ?

Ressemblables à des frelons, incapables de produire par eux-mêmes, ils s'introduisent dans les ruches pour en sucer le miel, qu'ils ne savent pourtant jamais à leur goût, amer et trop sucré là, fade autre part !

La concorde s'était enfin faite dans le clan des amateurs. L'Union Vélocipédique et l'Union des Sociétés de Sports Athlétiques s'étaient partagé les différents sports de la façon la plus loyale ; la Fédération d'Amateurs était morte de consomption ; seuls quelques pontifes entêtés s'acharnaient à nier le trépas de celle que de l'esprit sectaire, leurs conceptions étroites et leur ignorance absolue du sport avaient menée au tombeau.

Un bout à l'autre de la France, un pouvoir unique et fort allait assurer la marche régulière du sport cycliste, après vingt ans de lésions intestines. C'était superbe ! C'était trop beau, et ça ne pouvait faire l'affaire de nos meneurs de désordre.

En signant la paix, on avait négligé de leur faire une assez belle place dans les conseils ; c'était un crime impardonnable. Et les voilà, excitant les jalousies, réveillant les vieilles querelles, soufflant sur les tisons qui achevent de s'éteindre sous les cendres, pour essayer de rallumer l'incendie, semant la confusion, se disant, comme Beaumarchais, qu'il en resterait toujours quelque chose !

Cette fois, heureusement, ils en seront pour leurs frais. L'œuvre mauvaise qu'ils ont tenté de faire est morte-née. La fédération qu'ils se vantent d'avoir créée ne répond à aucun besoin, parce que ni son but, ni son programme, ni ses principes ne diffèrent de ceux que l'Union Vélocipédique a faits siens.

Nous avons combattu, autrefois, à la F. C. A. F., les autres fédérations, toujours sur des questions de principes, jamais sur des questions de personnes et voilà pourquoi la F. C. A. F. avait, alors, sa raison d'être. Les principes de libéralisme, nous les avons fait admettre partout.

Quels sont les principes de ceux qui dirigent les fédérations d'aujourd'hui ? Ils n'en ont pas. Quel est leur programme ? Il n'en a pas.

Ils exagèrent, pourtant. Ils se sont engagés à ne jamais venir au vélodrome en automobile !

M. V.

HIPPISME

ÉPREUVES À VENIR

Dimanche 2 février. — Pau.
Vendredi 6 février. — Pau.
Dimanche 9 février. — Pau.

PRINCIPAUX RÉSULTATS

Dimanche 19 janvier. — COURSES À NICE.
Prix Phébus, course de haies, à réclamer, 300 fr. — Distance : 2.800 mètres.

Li, à la baronne de Forest. (West). 1
Rale. 2
Ténor. 3
Deux longueurs et demie, douze longueurs.

Grand Prix de la Ville de Nice, steeple-chase, handicap, 100.000 fr. — Distance : 500 mètres.

Gtin, à Mme Ricotti. (J. Turner). 1
Bapatie. (Lucien Bariller). 2
Lru. (T. Roberts). 3
Une longueur et demie, trois quarts de longueur.

Prix des Alpes-Maritimes, course de haies, handicap, 4.000 fr. — Distance : 2.800 mètres.

Idor II, à M. Th. Dousdebès. (Albert Johnson). 1
Pise. (Collier). 2
Amit. (Chapman). 3
Cinq longueurs, trois quarts de longueur.

Mercrredi 22 janvier. — COURSES À NICE.
Prix de Menton, steeple-chase (à réclamer), 300 fr. — Distance : 3.400 mètres.

Ela II, à M. D. Dorian. (Campbell). 1
L'tren. 2
De-Pays. 3
Demi-longueur, cinq longueurs.

Prix de Monte-Carlo, grande course de haies, handicap, 25.000 fr. — Distance : 3.000 mètres.

Idor II, à M. Ed. Archdeacon. (Gildon). 1
Gtte. 2
Idor II. 3
Demi-longueur, six longueurs.

Prix de la Société des steeple-chases de France, steeple-chase, 4.600 fr. — Distance : 3.400 mètres.

Géla, à M. J.-M. de Goyenèche. 1
Amdint. 2
Robertsart. 3
Tête, huit longueurs.

ECHOS

LE CONCOURS HIPPIQUE DU SUD-OUEST. — Le concours hippique du Sud-Ouest aura lieu à Bordeaux, place des Quinconces, du samedi 8 au dimanche 16 février 1902, 261 prix d'une valeur totale de 35 756 francs y seront disputés.

LE PARI MUTUEL À NICE. — Le chiffre d'affaires au Pari Mutuel de Nice dans la journée du 19 janvier a atteint 253 740 fr. L'an dernier on n'avait fait que 183 970 fr.

LA STARTING MACHINE À MARSEILLE. — La Société des courses de Marseille vient de décider l'adoption de la starting machine, système Cornuault ; elle fonctionnera à partir du 1^{er} août pour les courses de deux ans.

LE GRAND PRIX DE BRUXELLES. — On parle d'une journée internationale qui serait donnée à Boisfort entre le Derby belge et le prix du Jockey-Club de Chantilly et qui comporterait le Grand-Prix de Bruxelles, dont l'époque serait ainsi reculée et, dans cette hypothèse, suivrait le Derby belge au lieu de le précéder.

Nous recommandons à nos lecteurs la lecture quotidienne du *Paris-Courses*.

CYCLISME

ÉPREUVES À VENIR

LES CHAMPIONNATS DU MONDE. — La date de ces grandes épreuves est définitivement fixée aux 8, 12 et 15 juin.

On sait que les championnats du monde se disputeront cette année à Rome. Ils seront disputés en juin, en raison de la forte chaleur qu'il fait à Rome durant les mois de juillet et d'août.

L'Union Vélocipédique Italienne prépare, à cette occasion, de grandes fêtes, qui donneront un éclat sans précédent à ces championnats du monde.

LES « TOUS-PETITS ». — On annonce, pour le 16 février, une deuxième réunion de « Tout-Petits ».

PRINCIPAUX RÉSULTATS

LA COURSE DES SIX JOURS DE PHILADELPHIE. — Voici les résultats définitifs de l'épreuve qui s'est disputée à raison de huit heures par jour :

1. Freemann-Otto Maya.
2. Munroe-Mic Eachern, à trois longueurs.
3. Leander-Rutz, à une longueur.
4. Gougoltz-Wilson, à une longueur.
5. Fischer-Chevallier, à 1 tour.
6. King-Madfield, à 4 tours.
7. Miller-Barclay, à 8 tours.
Dernier mille : 2 m. 30 s. 1/5.
Distance couverte : 1.004 milles et 10 tours (1.616 kil. 950).

ECHOS

UN LIVRE DU VAINQUEUR DE PARIS-BREST. — Un roman de Garin va paraître ; le titre en sera : *le Bicycliste mystérieux*. Il a écrit ce volume en collaboration avec Marius Brisson.

LE NOUVEAU BUFFALO. — Notre collaborateur Robert Coquelle vient d'être nommé directeur de la nouvelle piste. M. C. Breyer est chargé de la partie administrative.

Les travaux de construction vont incessamment commencer.

AUTOMOBILE

LE CONCOURS DE CONSOMMATION. — Le classement de cette épreuve, qui doit se disputer sur 100 kilomètres, le 6 février aura lieu, on le sait, selon la plus faible consommation d'essence employée par les concurrents.

Cette consommation sera calculée :
1^o D'une façon brute, par l'opération dite du plein, après un parcours de 100 kilomètres (60 kilomètres pour les véhicules industriels), pour le classement dans chacune des catégories suivantes, qui sont les catégories officielles de l'Automobile Club de France, sous le règlement duquel se dispute l'épreuve :

A. Motocyclettes (jusqu'à 50 kilos).
B. Motocycles (de 50 à 250 kilos).
C. Voitures (de 250 à 400 kilos).
D. Voitures légères (de 400 à 680 kilos).
E. Voitures (de 650 à 1.000 kilos).
F. Grosses voitures (de plus de 1.000 kilos).
G. Véhicules industriels (où le classement se fera par le poids utile transporté).
2^o A la tonne kilométrique (poids total transporté pour le classement général).

LES FÊTES DE NICE. — Un changement vient d'être apporté au programme des fêtes de la semaine de Nice :

La course du mille a été reportée du 18 au 20.
L'A.C.N. a également décidé que le parcours d'Udin : à Abbazia serait faite en promenade comme Nice-Coni, sauf le cas d'acceptation du gouvernement autrichien.
L'itinéraire a été ainsi arrêté : Coni-Turin-Novare-Milan-Brescia-Vérone-Vicenza-Padoue-Mestre (Venise)-Trévise-Donegiano-Pordenone (frontière)-Abbazia.

FOOTBALL-RUGBY

PRINCIPAUX RÉSULTATS

Dimanche 19 janvier. — CHAMPIONNAT DE PARIS.
— La partie entre le Racing Club de France (1) et l'Association Sportive Internationale (1) au Parc-des-Princes n'a pas présenté l'intérêt qu'elle promettait par suite de la supériorité manifeste du R. C. F., qui a gagné le match par 61 points à 0. De plus, les équipes étaient incomplètes.

— A Charentonneau, le Sporting Club Amateurs a battu facilement l'Union Athlétique du 1^{er} Arrondissement (1) par 33 points à 0.

FOOTBALL-ASSOCIATION

PRINCIPAUX RÉSULTATS

— CHALLENGE INTERNATIONAL DU NORD.
— Club Français contre Havre Athletic Club. — Au haras de Suresnes le C. F. et le Havre A. C. font match nul, chacune des équipes ayant marqué un but.

Championnat de Paris (1^{re} série).
Standard Athletic Club contre Union Sportive Parisienne — Au haras de Suresnes, le S. A. C. bat l'U. S. P. par 1 but à 0, après une partie très disputée.

Championnat de Paris (2^e série).
Gallia Club, contre Cercle Pédestre d'Asnières.
Ce match décidait de la première place dans la seconde série du Championnat de Paris.

Le G. C. est déclaré vainqueur par 3 buts à 3 les équipiers du C. P. A. ayant quitté le terrain sous prétexte que l'arbitre officiel, M. Pingault avait illégalement accordé le 3^e but au G. C.

Championnat de France.
Etoile Sportive Parisienne contre Club Athlétique Parisien. — A Pantin le C. A. P. bat l'E. S. P. par 4 buts à rien.

HOCKEY

PRINCIPAUX RÉSULTATS

Dimanche 19 janvier. — Le Racing Club de France (1) bat Club Athletic International, par 5 buts à 4 au C. A. I. après une partie très disputée.

PATINAGE

PRINCIPAUX RÉSULTATS

CHAMPIONNAT D'EUROPE. — DAVOS-PLATZ.
— Le dimanche 19 janvier 1, 500 mètres. — 1. Johann Schwartz, en 2 m. 26 s. ; 2. Gundersen, en 2 m. 26 s. 3/5 ; 3. Schilling, en 2 m. 32 s. 3/5 ; 4. Wathen, en 2 m. 34 s. 3/5 ; 5. de Stoppani, en 2 m. 39 s. ; 6. Grève, en 2 m. 49 s. ; 7. Boelling, en 2 m. 51 s.

Record du monde. — Peter Oestlund en 2 m. 22 s. 3/5. 10.000 mètres. — 1. J. Schwartz, en 18 m. 9 s. 2/5 ; 2. Gundersen, en 18 m. 41 s. ; 3. Wathen, en 18 m. 44 s. ; 4. Grève, en 18 m. 58 s. 2/5 ; 5. Schilling, en 19 m. 2 s. 1/5.

Record du monde. — P. Oestlund en 18 m. 50 s. 3/5.

Voici la liste des gagnants du Championnat d'Europe depuis sa création qui remonte à 1891 :

1891. Aucun des concurrents ne gagna plus de deux épreuves (il faut en gagner au moins trois sur cinq pour être proclamé champion d'Europe).
1892. F. Schilling, de Vienne.
1893. R. Ericson, de Stockholm.
1894. Aucun des concurrents ne gagna plus de deux épreuves.
1895. A. Noess, de Christiania.
1896. J. Seyler, de Munich.
1897. J. Seyler, de Munich.
1898. G. Estlander, d'Helsingfors.
1899. P. Oestlund, Trondhjem.
1900. P. Oestlund, de Trondhjem.
1901. Funderen, de Christiania.
1902. Schwartz, de Christiania.

CHASSE

Les tireurs français les plus autorisés, les présidents des principales sociétés de tir, des ingénieurs, des spécialistes ont organisé à Paris un concours international d'armes de chasse.

Plusieurs fois des concours de ce genre ont fonctionné à l'étranger ; mais, jamais l'étude du fusil de chasse n'avait été faite aussi complète avec des soins aussi méticuleux.

Ce concours, commencé depuis plusieurs semaines, interrompu momentanément, va se poursuivre dans le courant du mois ; nous voulons indiquer les grandes lignes du programme, d'autant que s'il a rencontré dans le monde des chasseurs de nombreuses sympathies, il a été fort attaqué par quelques fabricants et armuriers.

Les plus grandes précautions ont été prises pour assurer l'impartialité, la sincérité et l'utilité du concours.

Des cartouches dites de concours sont imposées afin de mettre tous les fusils dans des conditions d'égalité. Des cartouches libres sont admises, mais elles doivent donner un minimum de vitesse au plomb, soit 240 mètres et ne pas dépasser un maximum de pression intérieure, soit 550 kil. Le même plomb est obligatoire afin de faciliter les comparaisons.

Le tir se fait à 10, 20, 35 et 45 mètres sur des cibles superposées, dont une est remise au concurrent ; cette cible très ingénieuse, construite par le capitaine d'Alincourt, est partagée en deux zones de 50 et 70 cent. Chacune de ces zones est divisée par des cercles concentriques, en segment d'environ 20 cent. carrés.

On détermine le meilleur rendement du fusil d'après des règles posées d'avance :

1^o Le nombre des segments atteints, le nombre des plombs et leur position relative au centre ;
2^o La justesse, c'est-à-dire la position du coup relativement au point visé ;



3^o La précision, c'est-à-dire la superposition plus ou moins exacte des coups l'un sur l'autre.

Pour la première fois la justesse et la précision du fusil de chasse sont vérifiées dans un concours public.

Beaucoup de tireurs ne se doutent pas des variations de tir inhérentes au fusil double assemblé résultant de l'amplitude exagérée des vibrations, variations qui, dans la plupart des fusils, peuvent atteindre jusqu'à 50 cent. d'écart et plus. Elles suffisent donc seules à faire manquer à 35 mètres la pièce alors que le tireur a parfaitement visé.

Les grands tireurs aux pigeons ne manqueraient jamais si leurs armes étaient précises et... les cartouches sans reproches.

La justesse et la précision sont les qualités les plus remarquables des canons monobloc ; leur rigidité extrême diminuant considérablement l'amplitude des vibrations.

Leur solidité dépasse tout ce qui avait été obtenu, et récemment des canons monobloc à intérieur trempé ont subi au banc d'épreuve officiel de Liège deux fois sans bouger 1 980 kilogr. de pression et trois fois 2 006 kilogr. sans sauter.

Un type nouveau, le Royal-Monobloc, établi pour un jeune souverain, dépasse comme solidité, justesse et précision, tout ce qui s'est fait jusqu'à ce jour.

NATATION

ECHO

LA TRAVERSÉE DU PAS-DE-CALAIS. — Georges Kistler, champion du sud de l'Angleterre, a l'intention de tenter la traversée du Pas-de-Calais à la nage, l'été prochain.

NOTRE COUVERTURE

Le Stade Français est peut-être la seule société parisienne qui fournisse à ses membres un gymnase avec les meilleurs professeurs dans toutes les branches du sport. Nous représentons sur notre couverture le professeur Casterès en train de donner la leçon de boxe française. Nous reviendrons d'ailleurs, dans un prochain numéro, sur le gymnase du Stade Français.

BIBLIOGRAPHIE

Notre service de librairie se charge d'envoyer en France les volumes ci-dessous à toute personne qui nous en fera la demande accompagnée du montant en mandat ou timbres-poste, augmenté de 0 fr. 50 pour frais de port et d'envoi.

Comment devenir fort, par J. de LERNE. Préface de Gabriel BONVALOT.

Il est assez curieux de constater qu'à notre époque, où on invente tous les jours de nouveaux appareils pour développer les muscles, aucun traité n'existait qui donnât en formules simples les principes, sur lesquels il convenait de s'appuyer, les règles théoriques qu'il fallait suivre pour acquérir un développement musculaire rapide, en même temps qu'il réunirait et cataloguerait les divers moyens pratiques pour arriver à ce résultat en examinant leur valeur respective. C'est ce que nous apporte M. J. de Lerne. Avec des paroles de consolation ou d'encouragement pour tous, puisqu'il promet la force même aux faibles, il nous donne de précieux conseils sur la méthode à employer, affirmant très nettement et très courageusement que quelque disposition qu'on ait d'ailleurs, il suffit de le vouloir, pour doubler sa force en trois mois.

Et successivement l'esprit de sa méthode une fois développé, M. de Lerne décrit les appareils divers pour développer la force (extenseurs et élastiques), puis les exercices de gymnastique avec ou sans agrès, les exercices aux poids légers, aux poids lourds.

Vient ensuite l'étude des sports : marche, course, équitation, cyclisme, natation, escrime, lutte, canotage, patinage, etc.

Des chapitres sont consacrés aux tours de force, à la tactique de l'athlète et à l'entraînement méthodique, aux règles pratiques de l'hygiène moderne en matière d'habitation, de vêtement et d'alimentation.

Enfin les régimes spéciaux d'entraînement sont étudiés avec soin.

C'est un livre très utile, dont le succès a été et sera longtemps encore considérable. 1 vol. in-16 de 276 p., 3 fr.

PETITE CORRESPONDANCE

Nous répondons directement dans la huitaine, à toute demande de renseignements accompagnée de 0 fr. 30 en timbres-poste.

V. L. Footballeur. — 1^{er} Baron de Gauguier, villa Marie-Louise, Bordeaux (Saint-Augustin). — 2^o Elevage de Normandie, à Muids, par Saint-Pierre-du-Vauvray (Eure). — 3^o H. Baillet, à Villenaux (Aube).
Jacques Schul. — Voyez dans un de nos prochains numéros.

Charles Bataille. — Ecrivez-nous directement. Nous vous répondrons dans les quarante-huit heures.

Collin, à St-Etienne. — Tenez pour certain que la bonne école est celle qui consiste à travailler la barre les pouces « en dessus ». Tous les grands gymnastes procèdent de cette façon.

PHOSPHATINE FALIÈRES, aliment des Enfants

ent de Paraître

LA PREMIÈRE ANNÉE

DE

Femina

REVUE IDÉALE
DE LA FEMME ET
DE LA JEUNE FILLE



année féminine racontée par l'Image
alités. — Solennités artistiques, mon-
lines et théâtrales. — Nos Contempo-
ines chez elles. — Charité et bienfai-
nce. — Ouvrages et travaux de Dames.
Modes nouvelles, etc., etc.

ans et Nouvelles INÉDITS

DE

BOURGET, MARCEL PRÉVOST, ANDRÉ
EURIET (de l'Académie française), J.-H.
SNY, PAUL et VICTOR MARGUERITE,
NIEL LESUEUR, J. MARNI, JUDITH GAU-
R, JEAN BERTHEROY, M^{me} ALPHONSE
UDET, HENRI FOUQUIER, AUGUSTE GER-
IN, MICHEL CORDAY, JEAN RAMEAU,
RNAND VANDÈREM, FRANÇOIS DE NION,
NÉ MAIZEROT, MAURICE LEBLANC, etc.,

is de 1000 gravures obtenues par les
ers procédés modernes.



magnifique volume in-4 jésus
de plus de 400 pages

RIX :

hé..... 12 fr.

toile moderne, fers spé-

ux..... 16 fr.

LA QUATRIÈME ANNÉE

DE

a Vie

au

Grand Air

NNEE SPORTIVE
ILLUSTRÉE



Un magnifique volume
d in-4 jésus de 850 pages

RIX :

né..... 15 fr.

toile moderne, fers spé-

ux..... 19 fr.

Silhouettes d'Escrimeurs



Cent

Planches

hors

texte



PAR

Louis PERRÉE

ET

F. SEGUIN



Un magnifique volume tiré à 500 exemplaires numérotés sur papier
couché. Prix..... 20 fr.

50 exemplaires sur papier des Manufactures impériales du Japon.
Prix..... 50 fr.

Six Valses lentes

Chantées par

PAULETTE DARTY

Amoureuse

Poésie de Maurice de FÉRAUDY
Musique de Rodolphe BERGER

Loin du Pays

Paroles de P. MARINIER et G. MONTOYA
Musique de Rodolphe BERGER

Brune ou Blonde

Poésie de Maurice de FÉRAUDY
Musique de Paulette DARTY



Paulette DARTY

Lettre d'Amour

Poésie de Fabrice LÉMON
Musique de Rob. STEWART

L'Œillet Rouge

Poésie de Maurice de FÉRAUDY
Musique de Rodolphe BERGER

Femina

Poésie de Maurice RAVIDAT
Musique de E. ANDRÉAS

Six morceaux (chant), représentant une valeur de 2 francs

Paulette Darty chez elle

Par Maurice RAVIDAT

Un album avec couverture en couleurs. En vente partout. 50 cent.

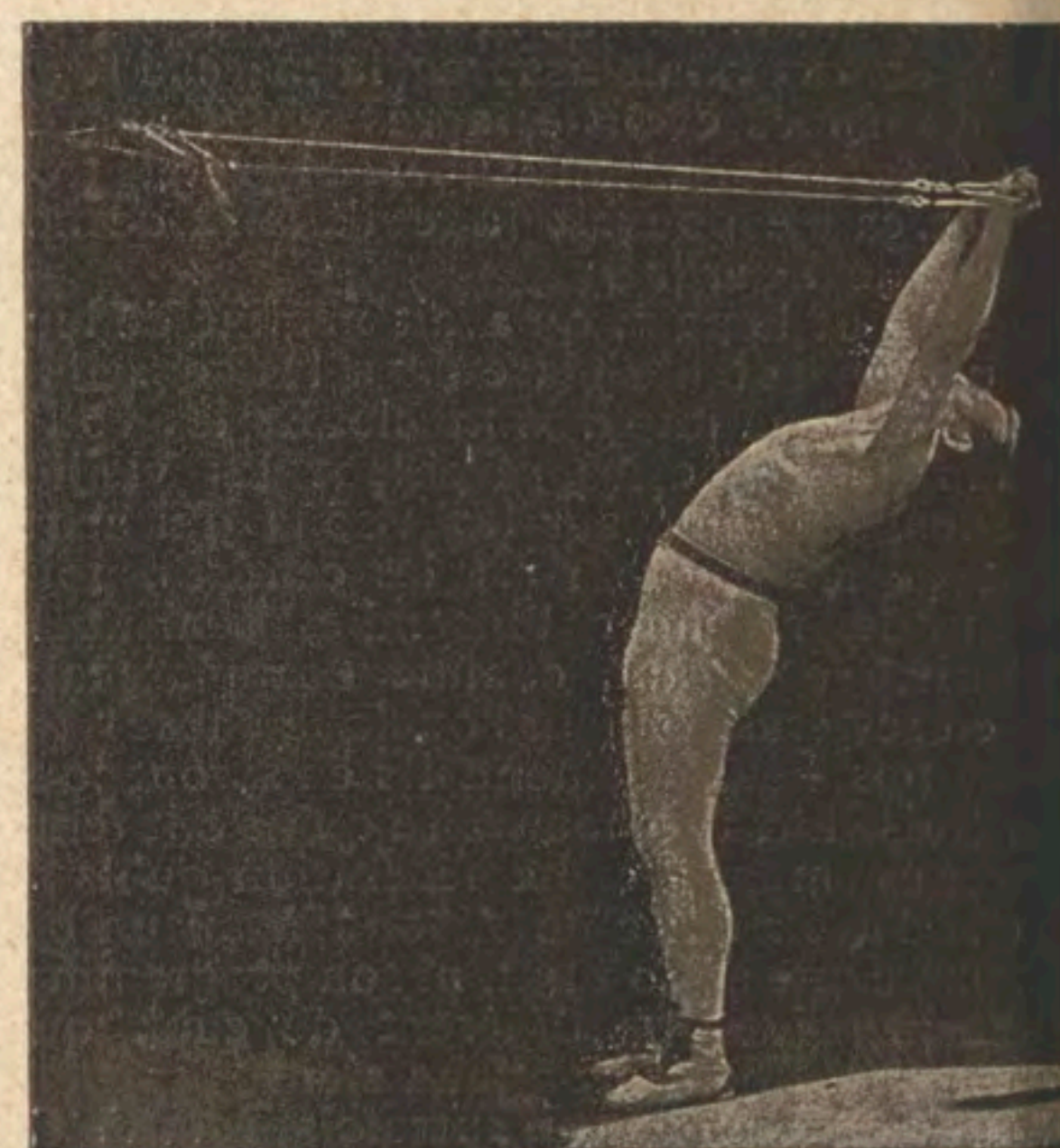
Un Gymnase

pour tous

LE

“Charlemont”

Le seul “Exerciser” qui
développe la poitrine en même
temps que les muscles des bras
et des jambes. * * * * *



“LE CHARLEMONT”
6^e Exercice. — 2^e Position.

Pour maintenir le Charlemont
il suffit de fixer solidement un pitor
dans un mur et d'y accrocher l'appa-
reil par l'anneau.



Le même appareil peut servir

AUX ENFANTS
AUX JEUNES FEMMES
AUX ATHLÈTES

sa force augmentant à me-
sure qu'on s'éloigne du point
où il est fixé.



En vente aux bureaux de la

Vie au Grand Air

9, avenue de l'Opéra

19 fr.

ENVOI FRANCO CONTRE 19 fr. 85

La Collection Complète

de la

Vie au Grand Air

10.000
PHOTOGRAVURES

LE SPORT EN FRANCE & A L'ÉTRANGER DE 1898 A 1901

Quatre Années de l'Histoire du Sport

QUATRE années, déjà, se sont écoulées depuis la création de la *Vie au Grand Air* et, pendant ces quatre années, il n'est pas une manifestation sportive importante, quel que soit le point du globe qui en ait été le théâtre, qui n'ait été, pour elle, fixée sur la plaque par

LES MEILLEURS PHOTOGRAPHES

et pour elle, commentée par

LES ÉCRIVAINS LES PLUS GOUTÉS

de chaque branche du sport.

Il suffit, en effet, de parcourir la collection de la *Vie au Grand Air*, pour constater que

TOUS LES PAYS D'EUROPE

et tous après les autres, l'Afrique, les Indes, la Chine, le Japon, les Etats-Unis, le Canada, l'Amérique du Sud, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et jusqu'aux terres glacées du pôle, ont été successivement visités, reproduits, analysés, au point de vue sportif.

QUATRE VOLUMES

qui constituent, à l'heure actuelle, cette collection, contiennent chacun plus de

600 PAGES

et un total de plus de

10 000 GRAVURES

Il constituent une

VÉRITABLE HISTOIRE DU SPORT

de France et à l'Étranger pendant les quatre années qui viennent de s'écouler. Ils forment pour le sportsman la

BIBLIOTHÈQUE INDISPENSABLE

la plus documentée et en même temps la plus facile à consulter, puisqu'il n'a qu'à parcourir des dizaines de journaux spéciaux et variés qui se perdent le plus souvent dans les détails.

Quel que soit le sport qu'il pratique :

AUTOMOBILE

LE CYCLISME

L'HIPPIQUE

LA COURSE A PIED

LE FOOTBALL

LA LUTTE

LA BOXE

L'ESCRIME

L'AVIRON

LE YACHTING

LE TENNIS

L'AÉROSTATION

LA CHASSE

LA PÊCHE

LA NATATION

LA COLOMBOPHILIE

LA PHOTOGRAPHIE

LA TAUROMACHIE

LE POLO

LE HOCKEY

LA GYMNASTIQUE

L'EQUITATION

LE PATINAGE

LE GOLF

LA PELOTE

LA PAUME

LES POIDS

LE TIR

Il trouvera là, résumés sous la forme la plus vivante, tous les événements qui ont marqué pendant ces quatre années. Il revivra par l'imagination ces minutes d'angoisse délicieuse que connaissent seuls les vrais sportsmen.

Conditions de la Souscription

La collection forme, nous l'avons dit,

QUATRE MAGNIFIQUES VOLUMES GRAND IN-4° JÉSUS

l'année 1898, très rare, vendu broché 50 francs, les années 1899, 1900 et 1901, chacune 15 francs, soit un total de

95 FRANCS.

Pour en faciliter l'acquisition à tous, il est accordé à tous les acheteurs un

Crédit de 16 Mois

soit un paiement de 6 francs par mois, dont le premier versement ne se fait qu'après la réception de la collection et la vérification de l'achat par le souscripteur.

De plus, la collection est accompagnée d'une

MAGNIFIQUE PRIME GRATUITE

consistant en un

Appareil Charlemont

d'une valeur de 19 francs, le meilleur "exerciser" connu, le seul qui développe la poitrine, en même temps que les muscles des bras et des jambes et qui peut être employé indifféremment par les athlètes, les hommes, les femmes ou les enfants.

Sur demande, il est fait une reliure toile moderne, avec fers spéciaux, qui entraîne un supplément de 20 francs, soit au total 115 francs. Le paiement s'effectue également en 16 mois, à raison de 7 fr. 25 par mois.

Bien spécifier, en souscrivant, si on désire la collection reliée.

BULLETIN DE SOUSCRIPTION

Veillez m'adresser la collection de la *Vie au Grand Air*, formant quatre volumes brochés au prix de 95 francs, que je paierai, 6 francs à la réception des volumes et le solde à raison de 6 francs par mois, sur présentation d'une quittance postale. Je recevrai, en même temps, l'appareil Charlemont, à titre de Prime gratuite.

Noms et prénoms

Profession

Domicile

SIGNATURE :

P. S. — Je désire la collection reliée, moyennant un supplément de prix de 20 fr. divisible en seize mensualités, soit le paiement total à raison de 7 fr. 25 par mois.

SIGNATURE :

(Rayer la deuxième partie si on désire la collection brochée seulement).

Détacher et remplir le présent bulletin et l'adresser à MM. Pierre Lafitte et C^{ie}, 9, avenue de l'Opéra, Paris (1^{er}).

LUNETTES DE FORME NOUVELLE

A L'USAGE DES CONDUCTEURS D'AUTOMOBILES

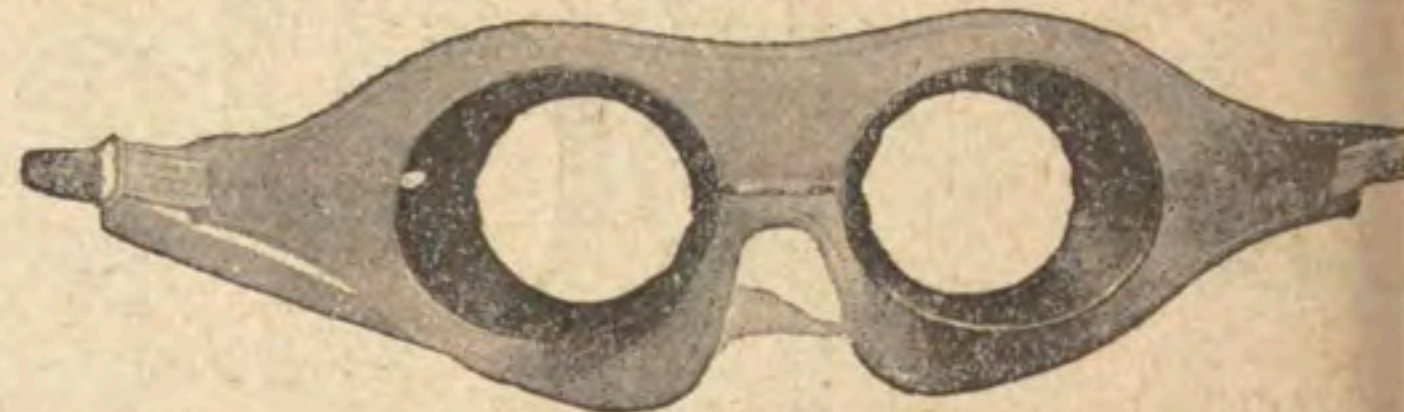
MODÈLES D. F. DEPOSÉS, BREVETES S. G. D. G.

Supérieures à toutes celles parues, adoptées par les sommités des Chauffeurs, Mécaniciens, Touristes, etc.

MERCÈDES N° 1

ROTHSCHILD N° 1

ROTHSCHILD N° 2



1° La Mercedes n° 1 est composée d'un masque en métal prenant la forme de la face, doublé à l'intérieur de peau souple en contact de la chair et bordé de chenille pour éviter la pénétration de la poussière; elle se fixe par une tresse élastique à l'arrière;
2° Grandes coques évasées extérieurement, donnant sans gêne maximum de champ visuel, avec des petits trous sur les côtés, permettant la circulation de l'air, sans le recevoir directement sur les yeux, et supprimant la buée;

3° Verres à surfaces travaillées, planes et parallèles donnant la vision nette sans déformation, ce que l'on ne peut obtenir des verres bombés en usage. — Prix en étui, 20 francs.

La Mercedes n° 2, même construction que la précédente, tout en aluminium poli à écart d'yeux plus large, à forme ovoïde à l'intérieur et nez plus évasé; la peluche du tour est remplacée par un tube à cheval en caoutchouc. — Prix, 20 francs.

La Rothschild n° 1 diffère des Mercedes par le masque qui est en peau lisse, blanche, grise ou brune, doublé de peau de gant, avec monture en nickel pliante au nez, à branches courbes à

caoutchouc. Les coques de même grandeur sont en oxydée ou aluminium poli. — Prix en étui, 25 fr.

La Rothschild n° 2 est semblable à la précédente, mais masque plus large, à tresse élastique sans branches. Elles s'adaptent à différents visages, sur demande, nous les faisons garantir. Les verres se font en 5 teintes diverses, blanc, fumé, fumé foncé, jaune or, vert Fieuzal.

Nous pouvons adapter sans retard, à ces lunettes, des verres myopes blancs ou fumés sans augmentation de prix.

Seuls les verres de myopes jaune or et Fieuzal vert sur un supplément de 2 francs et demandent un délai de 8 jours.

DONINELLI Frères, Ingénieurs-Opticiens (15, avenue de la Gare, NICE).



MONTE-CARLO, le plus beau site du monde, s'étendant en face du rocher de la principauté de Monaco, avec ses jardins féeriques, son merveilleux Casino, œuvre de Charles Garnier, ses magnifiques villas, ses terrasses sur la mer, offre le point de vue le plus pittoresque au milieu des palmiers, des aloès et de toute la flore d'Afrique.

LE CASINO DE MONTE-CARLO

Pourvu de l'éclairage électrique assure aux étrangers les distractions les plus variées: Théâtre, orchestre d'élite, concerts renommés, salon de conversation, de correspondance et de lecture, vastes salles de jeux, promenades incomparables, excursions, etc.

REPRÉSENTATIONS THÉÂTRALES

de Novembre à Mai de chaque année.

CONCERTS CLASSIQUES, sous la direction de M. Léon Jehin.

PALAIS DES BEAUX-ARTS

Exposition internationale des œuvres d'artistes modernes.

TIR AUX PIGEONS. Le plus important qui existe en Europe.

GRANDES FÊTES

Bataille de fleurs, concours d'automobiles, courses vélocipédiques, Régates, fêtes de nuit, feux d'artifice, etc.

Primes aux Abonnés

Rappelons que nos abonnés ont droit:

1° Un carton protecteur permettant de conserver les derniers numéros de la Vie au Grand Air: inscription en lettres d'or sur ferrures en cuivre, valeur 3 fr. (pour l'envoi, ajouter au montant de l'abonnement 1 fr. pour la France et 2 fr. pour l'étranger).

2° Une carte routière de la France 1 m. 30 x 1 m. 60, établie à l'échelle du 1:500,000, valeur 4 fr. (pour le port et l'envoi, ajouter au montant de l'abonnement 1 fr. pour la France et 2 fr. pour l'étranger).

3° Un abonnement de 3 mois à la revue idéale de la femme et de la mode, le magnifique magazine, illustré de 500 gravures sur papier couché, très joli cadeau. Les abonnés pourront offrir à leurs femmes, filles, sœurs ou amies, valeur 3 fr. (pour le port et l'envoi, ajouter au montant de l'abonnement 1 fr. pour la France et 2 fr. pour l'étranger).

4° Dix lignes dans les Petites Annonces à prendre dans le cours de l'abonnement, constitue le meilleur moyen de vendre ou d'échanger tout objet de sport, valeur 1 fr.

5° 50/0 de remise sur tous les livres de sport et les produits vendus par le Journal.

6° Les numéros exceptionnels édités par la Vie au Grand Air, chers et qui n'ont pas été moindres de 10 francs jusqu'à ce jour, valeur minima 1 fr.

L'Office photographique

Pour répondre à de nombreuses demandes, nous sont parvenues de la part de nos lecteurs, nous avons décidé de créer un "Office photographique". Ce service est, dès à présent, en mesure de livrer les photographies de la plupart de nos abonnés. Voici le tarif adopté:

En 9/12, l'épreuve non collée.....
— collée sur gros carton biseauté.....
En 13/18, l'épreuve non collée.....
— collée sur gros carton biseauté.....
En 18/24, l'épreuve collée sur gros carton biseauté or, retouche comprise.....
En 24/30, — — — — —
En 30/40, — — — — —

Toutes les demandes doivent être adressées à MM. Pierre Lantte et Cie, 9, avenue de la Gare, Paris; et porter la mention "Office photographique". Joindre à chaque commande le mandat-poste et ajouter 50 centimes pour le port et d'emballage.

L'Office photographique V. G. A. est également de tous travaux sur commande. Le tarif ci-dessus ne comporte que l'épreuve et non le droit de reproduction.

A VENDRE 7 000 FRANCS

Chaloupe à vapeur ayant coûté 12 000 fr.

Longueur 10 m. 15, largeur 2 mètres, vitesse 7 nœuds, construite en acajou et en teck, doublée en cuivre, construction très soignée et luxueuse, moteur 8 chx., chaudière à 163 tubes verticaux, munie du certificat très satisfaisant de la commission des ponts et chaussées.

Machine, très soignée recouverte d'acajou et de cuivre, cheminée en cuivre, hélice en bronze, roue du gouvernail en bronze, au centre du bateau, manomètre, souffleur, giffard,

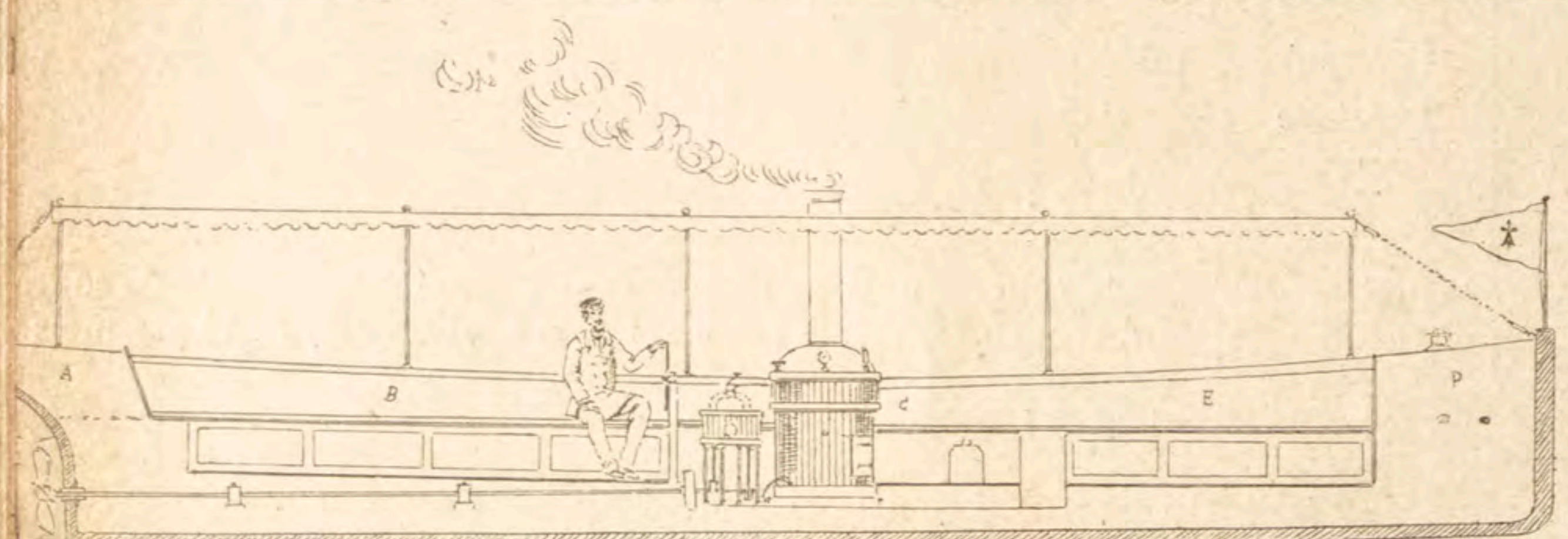
pompe à bras et à vapeur, condenseur, tubes et pièces de rechange.

La chaloupe comprend en outre un outillage complet, 9 pieds environ, ancre, chaînes, corde.

Les soutes à charbon peuvent contenir 500 kilogrammes, provision suffisante pour un voyage de plusieurs jours.

Construite en 1895, elle a été essaiée environ un mois chaque année. Elle est verte d'une tente blanche et garnie de coussins. Elle serait livrée remise en parfait état.

S'adresser à M. ALBERT aux bureaux de la Vie au Grand Air, 9, avenue de la Gare, NICE.



Partie pontée m. 40 Chambre arrière 2 m. 65 Chambre des machines 2 m. 45 Chambre avant 1 m. 70 Partie pontée 1 m. 55

Coupe en longueur de la Chaloupe.

Longueur totale 10 m. 15 — 34 pieds anglais